STATISTISCHE NACHRICHTEN VON DEN EISENBAHNEN DES VEREINS...

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen

Digitized by Google

The Hopkins Library
presented to the
Leland Stanford Junior University
by Timothy Hopkins.

Deutsche

Eisenbahn-Statistik

für das

Betriebs-Jahr 1863.

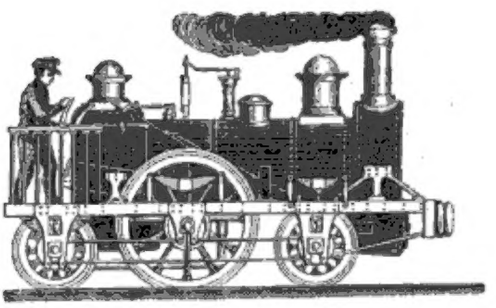
LELAND STANFORD JUNIOR
LIBRARY
UNIVERSITY.
711297

Herausgegeben

von der geschäftsführenden Direktion

des

Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.



XIV. Jahrgang.

Berlin, 1865.

Gedruckt in der Nauck'schen Buchdruckerei.

Digitized by Google

Inhalt.

Einleitung, enthaltend allgemeine Nachrichten über sämmtliche Eisenbahnen, sowie solche, welche zum Verständniß der Tabellen dienen.

	Kol.
Abschnitt A. Verwaltungs-Organe, Richtung, Länge und Betriebs-Eröffnung der Eisenbahnen	1—15
Abschnitt B. Bahnbeschreibung und Anlage-Kapital.	
I. Allgemeine Beschreibung der Bahn.	
A. Bahnkörper (bauliche Beschaffenheit desselben, Kunstbauten ꝛc.)	16—24
B. Oberbau (Konstruktion desselben)	25—41
C. Neigungs-Verhältnisse, gerade Strecken und Curven	42—69
D. Telegraphen	70—75
II. Anlage-Kapital	76—90
Abschnitt C. Transportmittel.	
I. Bestand derselben (nebst Angabe der Fabriken, aus denen die Lokomotiven bezogen sind).	91—112
II. Anschaffungskosten der Transportmittel	113—120
Abschnitt D. Betriebs-Resultate.	
I. Leistungen der Transportmittel.	
A. Lokomotiven (Nutzmeilen, Brennstoffe ꝛc.)	121—137
B. Wagen (Achsmeilen, Wagenmiethe ꝛc.)	138—155
II. Personen- und Güterverkehr.	
A. Anzahl der beförderten Personen, Güter u. s. w.	156—177
B. Durchschnitts-Verkehr und Ertrag	178—191
III. Finanz-Ergebnisse.	
A. Einnahmen (aus dem Personen- und Güterverkehre, sowie sonstigen Quellen)	192—212
B. Ausgaben (für die Bahn-, Transport- und allgemeine Verwaltung)	213—257
C. Ueberschuß und Verwendung desselben zu: Eisenbahnsteuer, Zinsen, Dividenden, Einlagen in den Reserve-, Erneuerungsfonds ꝛc.	258—265
D. Reservefonds	266—269
E. Erneuerungsfonds	270—273
IV. Vergleichung des Verkehrs und Ertrages mit dem Vorjahre	274—283
Abschnitt E. Außergewöhnliche Ereignisse beim Eisenbahn-Betriebe.	
I. Unfälle	
A. bei fahrenden Zügen	284—296
B. auf den Bahnhöfen ꝛc.	297—309
II. Achsbrüche	310—322
III. Schienenbrüche	323—326
IV. Verkehrsstörungen	327—332
Abschnitt F. Uebersicht der angestellten Beamten und beschäftigt gewesenen Arbeiter.	
I. Bei der Bahnverwaltung (Beaufsichtigung und Unterhaltung der Bahn).	
A. Oberleitung	—
B. Spezielle Beaufsichtigung	—
C. Stations-Verwaltung	—
D. Telegraphie	—
E. Verwaltung der Bahnunterhaltungs- und Betriebsmaterialien-Magazine	—
F. Werkverrichtungen gegen Tagelohn	—
II. Bei der Transport-Verwaltung.	
A. Oberleitung und Beaufsichtigung des Betriebs	—
B. Executiver Betriebsdienst	—
C. Maschinen- und Wagenverwaltung	—
D. Werkverrichtungen gegen Tagelohn	—
III. Bei der allgemeinen Verwaltung.	
A. Haupt- (oder Central-) Büreau	—
B. Kontrol-Büreau (Revision u. Feststellung der Rechnungsbeläge u. Betr.-Einnahmen)	—
C. Haupt- (oder Central-) Kasse	—
D. Verwaltung der Depots (excl. der Bahnunterhaltungs- und Betriebsmaterialien)	—
E. Außerdem sind noch angestellt: Beamte, die unter A—D nicht zu klassificiren sind	—
IV. Bei sonstigen Verwaltungszweigen, als Coaksbrennereien u. s. w.	
A. Angestellte	—
B. Werkverrichtungen gegen Tagelohn	—
Abschnitt G. Stand der Beamten-Pensions- und Unterstützungs-Kasse	333—352

Statistische Berichte, enthaltend weitere Nachrichten über die Verhältnisse und Einrichtungen der einzelnen Deutschen Eisenbahnen und

Erläuterungen zu den Tabellen.

Digitized by Google

Einleitung.

I. Die Maaße, Gewichte und Münzwährungen, welche den vorliegenden statistischen Notizen zum Grunde liegen, sind folgende:

a) 1 Fuß = 139,$_{13}$ Pariser Linien = 0,$_{96618}$ Pariser Fuß = 0,$_{313853}$ Meter = 31,$_{385354}$ Centimeter,

b) 1 Ruthe = 12 Preuß. Fuß = 3,$_{7662425}$ Meter (1 Meter = 3,$_{1862}$ Preuß. Fuß),

c) 1 Meile = 2000 Preuß. Ruthen = 7532 Meter = 7,$_{532}$ Kilometer,
(1 Kilometer = 1000 Meter, 1 Meter = 100 Centimeter = 1000 Millimeter),

d) 1 Kubikfuß = 0,$_{030916}$ Kubikmeter,

e) 1 Klafter = 108 Kubikfuß = 3,$_{338928}$ Kubikmeter,

f) 1 Zoll-Centner = 100 Pfund = 50 Kilogramm,
(1 Wiener Centner = 1,$_{1200}$ Zoll-Centner = 56 Kilogramm),

g) 1 Thaler = 30 Sgr. = 360 Pfge. = 1 Fl. 50 Kr. Oesterr. Währ. = 1 Fl. 45 Kr. Rhein.

II. Das Rechnungs- und Betriebsjahr ist bei den meisten Eisenbahnen mit dem Kalenderjahre identisch. Da, wo dies nicht der Fall, ist in den statistischen Berichten der resp. Bahnen die betreffende Rechnungs-Periode angegeben.

III. Die Nachrichten über die allgemeine Beschreibung der Bahnen, d. h. ihrer baulichen Einrichtungen und Konstruktions-Verhältnisse (Abschnitt B. Abth. I), und die Notizen über das Beamten-Personal (Abschnitt F) werden der geringen Veränderungen wegen nicht jährlich wiederholt, sondern nur von Zeit zu Zeit mitgetheilt.

Der vorliegende Jahrgang enthält die allgemeine Beschreibung der Bahnen, wogegen die Nachrichten über das Beamten-Personal im Jahrgange 1859 enthalten sind.

IV. Solche Nachrichten, welche sich in tabellarischer Form nicht darstellen lassen, deren Kenntniß aber bei der Beurtheilung einer Bahn von wesentlichem Interesse ist, sind in besonderen statistischen Berichten mitgetheilt, welche den Tabellen angehängt sind.

V. Der vorliegende Jahrgang der Statistik enthält sämmtliche Eisenbahnen, welche im Jahre 1863 dem Vereine angehörten.

VI. Wo in den Tabellen Rubriken unausgefüllt geblieben, sind Seitens der betreffenden Verwaltungen keine Angaben gemacht worden resp. nicht zu machen gewesen. Wo in den Tabellen durch die Bemerkung „in Kol. . . ." auf eine andere Stelle verwiesen wird, bedeutet dies, daß die hier fehlende Angabe in der allegirten Kolonne mitenthalten ist und eine Trennung (z. B. Reparaturkosten der Personenwagen von denen der Lastwagen) nach den einzelnen Rubriken nicht hat stattfinden können.

VII. Das Zeichen * neben den Zahlen in den Tabellen bedeutet, daß die bezüglichen Angaben in den statistischen Berichten (siehe ad IV) erläutert worden sind.

Digitized by Google

Digitized by Google

Abschnitt A.

Verwaltungs-Organe, Richtung, Länge und Betriebs-Eröffnung der Eisenbahnen.

Digitized by Google

I. Staatsbahnen.	1 Firma und Sitz der dirigirenden Verwaltung.		2 Mitglieder der Verwaltung. a. unbesoldete.	b. besoldete.	c. Gehalt. Thlr.	d. Tantième. Thlr.
1 Badische	Direktion der Großherz. Badischen Verk.-Anstalten	Carlsruhe	—	10*	—	—
2 Bayerische (u. gepacht. Zwgb.)	Gen.-Direkt. der Königl. Bayerischen Verk.-Anst.	München	—	11*	—	—
3 Braunschweigische	Herzogl. Eisenbahn- und Post-Direktion	Braunschweig	2	5	1100—3000	—
4 Hannoversche	Königl. General-Direktion der Eisenb. u. Telegr.	Hannover	—	8	—	—
5 Main-Neckar	Direktion der Main-Neckar-Eisenbahn	Darmstadt	—	3	1372—1657	—
6 Main-Weser	Central-Direktion der Main-Weser-Bahn	Kassel	—	4	1000—1500	—
7 Nassauische	Herzogl. Nassauische Eisenbahn-Direktion	Wiesbaden	—	2	1600	—
8 Preuß. Niederschles.-Märk.	Königl. Direktion d. Niederschlesisch-Märkischen E.	Berlin	—	3*	1100—2400	—
9 „ Ostbahn	Königl. Direktion der Ostbahn	Bromberg	—	5	800—2000	—
10 „ Saarbrücker (u. Trier)	Königl. Eisenbahn-Direktion	Saarbrücken	—	4	600—2000	—
11 „ Westfälische	Königl. Direktion der Westfälischen Eisenbahn	Münster	—	3	1200—1800	—
12 Sächsische östliche						
a. Sächsisch-Böhmische	Königl. Staats-Eisenbahn-Direktion	Dresden	—	3	1700—2950	—
b. Sächsisch-Schlesische						
c. Tharandt-Freiberger						
13 Sächsische westliche						
a. Niedererzgebirgische	Königl. Staats-Eisenbahn-Direktion	Leipzig	1*	3	1750—2450	—
b. Obererzgebirgische						
c. Sächsisch-Bayerische						
14 Württembergische	Königl. Württembergische Eisenbahn-Direktion	Stuttgart	1*	6	571—1429	—
II. Privatbahnen						
a) unter Staatsverwaltg.						
15 Aach.-Düss. a. Aach.-Düssel. Ruhrorter b. Ruhrort-Crf.	Königl. Direktion d. Aachen-Düsseld.-Ruhrorter E.	Aachen	—	3*	1200—1400	—
16 Bergisch-Märkische	Königl. Eisenbahn-Direktion	Elberfeld	—	5	900—1900	—
17 a. Löbau-Zittauer	Königl. Staats-Eisenbahn-Direktion	Dresden	—	—*	—*	—
b. Zittau-Reichenberger			—	—*	—*	—
18 a. Oberschlesische	Königl. Direktion der Oberschlesischen Eisenbahn	Breslau	—	5	900—2000	—
b. Breslau-Posen-Glogauer						
19 Stargard-Posener						
20 Rhein-Nahe-E.	Königl. Eisenbahn-Direktion	Saarbrücken	—	4	600—2000	—
21 Wilhelms-Bahn	Königl. Direktion der Wilhelms-Bahn	Ratibor	—	2	1500—1600	—
b) in Privatverwaltung.						
22 Aachen-Mastrichter	Direktion der Aachen-Mastrichter E.-G.	Aachen / Mastricht	5 / 5	— / —	—*	—
23 Alberts-Bahn	Direktorium der Alberts-Bahn	Dresden	—	4*	180—600	405—810
24 a. Altona-Kieler	Direktion der Altona-Kieler E.-G.	Altona	—	5	525—2800	—
b. Rendsburg-Neumünster	Direktion der Rendsburg-Neumünsterschen E.-G.	Neumünster	2	1	1800	—
25 Aussig-Teplitzer	Direktion der K. K. priv. Aussig-Teplitzer E.-G.	Teplitz	12	—	—	—
26 Bayerische Ostbahnen	Verwaltungsrath d. K. priv. Bayerischen Ostbahnen	München	18	2	2857—6875	—
27 Berlin-Anhaltische	Direktion der Berlin-Anhaltischen E.-G.	Berlin	6	2	300—1500	1554—3108
28 a. Berlin-Hamburger	Direktion der Berlin-Hamburger E.-G.	Berlin	—	3	2000—5000	—
b. Hamburg-Bergedorfer	Direktion der Hamburg-Bergedorfer E.-G.	Hamburg	5	—	—	—
29 Berlin-Potsdam-Magdebg.	Direktorium der Berlin-Potsdam-Magdebg. E.-G.	Potsdam	2	5	800—4000	—

Digitized by Google

II. Privatbahnen. (Forts.)	1 Firma und Sitz der dirigirenden Verwaltung.		2 Mitglieder der Verwaltung. a. unbesoldete.	b. besoldete.	c. Gehalt. Thlr.	d. Tantième. Thlr.
30 Berlin-Stettiner						
a. Berlin-Stettin-Stargard b. Starg.-Cöslin-Colberg	Direktorium der Berlin-Stettiner E.-G.	Stettin	--	9	500—4000	—
31 Böhmische Westbahn	Verwaltungsrath d. k. k. priv. Böhm. Westbahn	Wien	12	—	—	10 000
32 Breslau-Schweidnitz-Freib.	Direktorium der Breslau-Schweidnitz-Freib. E.-G.	Breslau	5*	—	—	—
33 Brünn-Rossitzer	Direktion der k. k. priv. Brünn-Rossitzer Eisenbahn	Brünn	6	—	—	—
34 Buschtêhrader { a. Lokom.-B. b. Pferde-B. }	Direktion der k. k. priv. Buschtêhrader Eisenbahn	Prag	8	—	—	1584
35 Frankfurt-Hanauer	Verwaltungsrath der Frankfurt-Hanauer E.-G.	Frankfurt a. M.	5	—	—	—
36 Galizische Carl-Ludwig-B.	Verwaltungsr. d. k. k. priv. Galiz. Carl-Ludw.-B.	Wien	20	—	—	33 334
37 Glückstadt-Elmshorner	Direktion der Glückstadt-Elmshorner E.-G.	Glückstadt	2	1	900	525
38 Graz-Köflacher	Verwaltgsr. d. k. k. priv. Graz-Köfl. E.- u. Bergb.-G.	Wien	7	—	—	2455
39 Hessische Ludwigs-E.	Verwaltungsrath der Hessischen Ludwigs-E.-G.	Mainz	8	—	—	11 657
40 Homburger	Verwaltungsrath der Homburger E.	Homburg	7	—	—	—*
41 Kaiser Ferdinands-Nordb.	Direktion der a. p. Kaiser Ferdinands Nordbahn	Wien	10	—	—	28 000
42 Kaiserin Elisabeth { a. Lokom.-Bahn b. Pferde-Bahn }	Verwaltgsrth. d. k. k. priv. Kaiserin-Elisabeth-Bahn	Wien	15	—	—	je 1650
43 Köln-Mindener (u. Gießener)	Direktion der Köln-Mindener E.-G.	Köln	7	—	—	—
44 Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	Direktion der Kurf. Friedrich Wilhelms Nordbahn	Kassel	4	3	1400—2000	—
45 Leipzig-Dresdener	Direktorium der Leipzig-Dresdener Eisenb.-Komp.	Leipzig	5	5	1200—2000	—
46 Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	Direktiorium der Ludwigs-E.-G.	Nürnberg	7	—	—	—
47 Lübeck-Büchener	Direktion der Lübeck-Büchener E.-G.	Lübeck	3	2	600—2200	—
48 Magdb.-Cöthen-Halle-Leipz.	Direktorium d. Magdeb.-Cöthen-Halle-Leipzig. E.-G.	Magdeburg	—	6	1000—4000	—
49 a. Magdeburg-Halberstädter	Direktorium der Magdeburg-Halberstädter E.-G.	Magdeburg	—	6	400—1600	—
b. Cöthen-Bernburger	Betriebs-Verwaltung der Cöthen-Bernburger E.	Cöthen	—	1	1200	—
50 Magdeburg-Wittenbergesche	Verwaltung der Magdeburg-Wittenbergeschen E.	Magdeburg	—	3	8000—2500	—
51 Mecklenburgische	Direktion der Mecklenburgischen E.-G.	Schwerin	—	5	300—2800*	—
52 Mohacs-Fünfkirchener	Admin. d. ersten k. k. priv. Donau-Dampfschifff.-G.	Wien	6	—	—	—
53 Neisse-Brieger	Direktorium der Neisse-Brieger E.-G.	Breslau	6*	—	—	—
54 Niederländische Rhein-E.	Direktion der Niederländischen Rhein-E.-G.	Utrecht	—	4	1428—4571	—
55 Niederschlesische Zweigbahn	Direktion der Niederschlesischen Zweigb.-Gesellsch.	Glogau	2	3	100—250	--
56 a. Oesterreich. nördliche b. Oesterreich. südöstliche c. Wien-Neu-Szönyer	Verwaltungsr. d. k. k. priv. Oesterr. Staats-E.-G.	Wien	20	—	—	—
57 Oppeln-Tarnowitzer	Direktion der Oppeln-Tarnowitzer E.-G	Breslau	4	—	—	—
58 a. Pfälzische Ludwigsbahn b. Pfälzische Maximiliansb.	Direktion der Pfälzischen Eisenbahnen	Ludwigshafen a. Rh	24	2	2857—4572	—
59 Rheinische	Direktion der Rheinischen E.-G.	Köln	5*	1	2000	—
60 a Südbahn, Oesterreichische b Nordtiroler c. Venetianische u. Südtirol.	Verwaltungsrath der k. k. priv. Südbahn-Ges.	Wien	21	—	—	1700—6600
61 Süd-Norddeutsche	Verwaltgsr. der k. k. priv. Süd-Nordd. Verbindgsb.	Wien	11	—	—	—
62 Taunus-Bahn	Verwaltungsrath der Taunus-Eisenbahn-Gesellsch.	Frankfurt a. M.	6	—	—*	—
63 Theiß-Bahn	Verwaltungsrath der k. k. priv. Theiß-E.-G.	Wien	15	—	—	28 000
64 Thüringische 65 Werra-E	Direktion der Thüringischen E.-G.	Erfurt	3	4	400—1700	—

Digitized by Google

	3	4		5	
I. Staatsbahnen.	Kontrolirende Behörde.	Zahl der Mitglieder a. wirkliche.	b. stellvertretende.	Oberster ausführender Beamte (bei Privatbahnen). Amtstitel.	Gehalt. Thlr.
1 Badische	Großherzogl. Badisches Handels-Ministerium	—	—	—	—
2 Bayerische (u. gepcht. Zwgb.)	Königl. Ministerium des Handels und der öffentl. Arbeiten	—	—	—	—
3 Braunschweigische	Herzogl. Braunschweig-Lüneburgisches Staats-Ministerium	—	—	—	—
4 Hannoversche	Königl. Ministerium des Innern	—	—	—	—
5 Main-Neckar	Großherzogl. Hessisches Ministerium der Finanzen, Großherzogl. Badisches Handels-Ministerium u. Senat der freien Stadt Frankfurt	—	—	—	—
6 Main-Weser	Die Finanz-Ministerien von Kurhessen und dem Großherzogthum Hessen und der Senat der freien Stadt Frankfurt	—	—	—	—
7 Nassauische	Herzogl. Nassauische Landes-Regierung	—	—	—	—
8 Preuß. Niederschles.-Märk.	Königl. Preuß. Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten	—	—	—	—
9 „ Ostbahn					
10 „ Saarbrücker (u. Trier)					
11 „ Westfälische					
12 Sächsische östliche	Königl. Sächsisches Finanzministerium, Abtheilung für öffentliche Arbeiten und Verkehrsmittel	—	—	—	—
a. Sächsisch-Böhmische					
b. Sächsisch-Schlesische					
c Tharandt-Freiberger					
13 Sächsische westliche					
a. Niedererzgebirgische					
b. Obererzgebirgische					
c. Sächsisch-Bayerische					
14 Württembergische	Königl. Württembergisches Finanz-Ministerium	—	—	—	—
II. Privatbahnen					
a) unter Staatsverwaltg.					
15 Aach.-Düss. a. Aach.-Düssel	Königl. Preuß. Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten. — Gesellschafts-Deputation	5	—	—	—
Ruhrorter b. Ruhrort-Crf.	— Gesellschafts-Deputation	5	—	—	—
16 Bergisch-Märkische	— Gesellschafts-Deputation	12	12	—	—
17 a. Löbau-Zittauer	Königl. Sächs. Finanz-Ministerium, Abtheilung für öffentliche Arbeiten ꝛc. — Gesellschafts-Ausschuß	9	—	—	—
b. Zittau-Reichenberger	— Gesellschafts-Ausschuß	9	—	—	—
18 a. Oberschlesische	Königl. Preuß. Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten. — Verwaltungsrath d. Oberschlesischen E.-G.	15	6	—	—
b. Breslau-Posen-Glogauer					
19 Stargard-Posener	— Verwaltgsr. d. Starg.-Pos.	5	—	—	—
20 Rhein-Nahe-E.	— Verwaltungs-Ausschuß	7	—	—	—
21 Wilhelms-Bahn	— Verwaltungsrath	6	3	—	—
b) in Privatverwaltung.					
22 Aachen-Mastrichter	Kontrol-Kommission	10*	—	Spezial-Direktor	1600
23 Alberts-Bahn	Gesellschafts-Ausschuß	12	—	Bevollm. u. Ober-Ingen.	1100*
24 a. Altona-Kieler	Ausschuß	25	—	—*	—
b. Rendsburg-Neumünster	Ausschuß	9	—	Geschäftsführd. Direktor	in Kol. 24
25 Aussig-Teplitzer	Revisions-Ausschuß	3	—	Administrativer Direktor / Technischer Betriebs-Chef	2000 / 1850
26 Bayerische Ostbahnen	Ausschuß der General-Versammlung	18	—	Direktor	6875
27 Berlin-Anhaltische	Verwaltungsrath	13	—	Ober-Ingen. u. Betr.-Dir.	2500
28 a. Berlin-Hamburger	Ausschuß	30	—	—*	—
b. Hamburg-Bergedorfer	Ausschuß	20	—	Sub-Direktor	1620
29 Berlin-Potsdam-Magdebg.	Gesellschafts-Ausschuß	28	6	Betriebs-Direktor (zugleich Mitglied des Direktorii)	2400

II. Privatbahnen. (Forts.)	3 Kontrolirende Behörde.	4 Zahl der Mitglieder a. wirkliche.	4 Zahl der Mitglieder b. stellvertretende.	5 Oberster ausführender Beamte (bei Privatbahnen). Amtstitel.	5 Gehalt. Mk.
30 Berlin-Stettiner					
a. Berlin-Stettin-Stargard b. Stargard-Cöslin-Colberg	Verwaltungsrath	15	—	Ober-Ingen. u. Betr.-Dirkt.	3000
31 Böhmische Westbahn	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	3	3	General-Sekretär	3000
32 Breslau-Schweidnitz-Freib.	Ausschuß	9	7	Betriebs-Direktor General-Sekretär	2400* 1400
33 Brünn-Rossitzer	Ausschuß	6	—	Betriebs-Direktor	2667
34 Buschtehrader a. Lokom.-B. b. Pferde-B.	Revisions-Ausschuß der General Versammlung	3		Betriebs-Direktor	2400
35 Frankfurt-Hanauer	Revisions-Ausschuß	5	—	Direktor	1600
36 Galizische Carl Ludwig B.	Revisions-Ausschuß der General Versammlung	3	3	General-Inspektor General-Sekretär	5600 5600
37 Glückstadt-Elmshorner	Ausschuß	11	—	Ausführender Direktor	in Kol. 2c.
38 Graz-Köflacher	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	2	—	Sekretär der Gesellschaft	1400
39 Hessische Ludwigs-E.	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	5	—	Direktor	2857
40 Homburger	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	3	—	Betriebs-Direktor	1143
41 Kaiser Ferdinands Nordb.	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	3	—	General-Sekretär	7666
42 Kaiserin Elisabeth a. Lokom.-Bahn b. Pferde-Bahn	Revisions Ausschuß der General-Versammlung	3	—	Betriebs-Direktor	7700
43 Köln-Mindener (u Gießener)	Administrationsrath	18	—	Spezial-Direktor	2200
44 Kurf Friedr. Wilh. Nordb	Verwaltungsrath	12	—	—	—
45 Leipzig-Dresdener	Gesellschafts-Ausschuß	30	—	Bevollmächtigter	1500*
46 Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	Ausschuß	7	—	Techn. Betriebs-Inspektor	630
47 Lübeck-Büchener	Ausschuß	15	—	—	—
48 Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz	Gesellschafts-Ausschuß	24	12	Betriebs-Direktor	1700
49 a. Magdeburg-Halberstädter	Gesellschafts-Ausschuß	21	—	—*	—
b. Cöthen-Bernburger	Direktorium der Magdeburg-Halberstädter E.-G.	—	—	—	—
50 Magdeburg-Wittenbergesche	Ausschuß der Magdeburg-Halberstädter E.	21	—	Ober-Ingen. u. Betr.-Dirkt.	1400
51 Mecklenburgische	Ausschuß	12	—	—*	
52 Mohacs-Fünfkirchener			—	Betriebs Direktor Administrations Sekretär	— —
53 Neisse-Brieger	Ausschuß	5	5	—*	—
54 Niederländische Rhein-E.	Kommissarien der Gesellschaft	21	—	Ingenieur der Gesellschaft	3429
55 Niederschlesische Zweigbahn	Verwaltungsrath	9	3	Ober-Ingen. u. Betr.-Dirkt.	1200*
56 a. Oesterreich. nördliche b. Oesterreich. südöstliche c. Wien-Neu-Szönyer	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	3	—	General-Direktor	8000
57 Oppeln-Tarnowitzer	Ausschuß	5	3	Ober-Ingenieur, Spezial- u. Betriebs-Direktor	2000
58 a. Pfälzische Ludwigsbahn b. Pfälzische Maximiliansb.	Verwaltungs-Ausschuß	6	—	Direktor	4572
59 Rheinische	Administrationsrath	24	9	Spezial-Direktor	3000
60 a. Südbahn, Oesterreichische b. Nordtiroler c. Venetianische u Südtirol.	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	3	—	General-Direktor	13333
61 Süd-Norddeutsche	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	4	—	Direktor	3333
62 Taunus-Bahn	Rechnungs-Prüfungs-Ausschuß	5	—	Betriebs-Direktor	2729
63 Theiß-Bahn	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	3	—	Direktor	7000
64 Thl. ..gische	Verwaltungsrath	12*	—	Ober-Ingen. u. Betr.-Dirkt.	2300
65 Werra-E.	Verwaltungsrath	12	—	Ober-Ingen. u. Betr.-Dirkt.	1500

	6	7
I. Staatsbahnen.		**Die Bahn führt**
	von	**über**
1 Badische	Mannheim	Heidelberg (Zweigbahn nach Meerbach), Bruchsal, Durlach (Zweigbahn über Pforzheim nach Mühlacker), Carlsruhe (Zweigb. nach Maxau), Oos (Zweigb. nach Baden), Appenweier (Zweigb. nach Kehl), Offenburg, Freiburg, Basel (Zweigb. nach Scheopfheim), Waldshut und Schaffhausen
2 Bayerische. a. Ludw.-Südnordb	Lindau (am Bodensee)	Kempten, Kaufbeuern, Augsburg, Nürnberg, Erlangen, Bamberg, Lichtenfels (Zweigbahn nach der Grenze bei Eberedorf) und Hochstadt
b. Ludw.-Westbahn	Bamberg	Schweinfurt, Würzburg, Lohr und Aschaffenburg
c Maximiliansbahn	Ulm	Augsburg, München, Holzkirchen, Rosenheim (Zweigb. n. d. Tiroler Gr. bei Kufstein) u. Traunstein
d. Fürth. Kreuzung	Fürther Kreuzung	
e gep. Zweigbahnen: 1. Bayreuther	Neuenmarkt	Trebgast und Harsdorf
2. Starnberger	Pasing	Planegg und Mühlthal
3. Ansbacher	Gunzenhausen	Triesdorf
4. Stockheimer	Hochstadt	Kronach und Gundelsdorf
5. Miesbacher	Holzkirchen	Darching und Thalham
6. Illerbahn	Neu-Ulm	Memmingen
3 Braunschweigische	d. Braunschw.-Hann. Gr.	Braunschweig, Wolfenbüttel (Zweigb. über Berßum nach Harzburg und von Berßum nach Kreiensen), Jerxheim (Zweigbahn nach Helmstedt)
4 Hannoversche	Hannover	Lehrte Lehrte, Celle, Uelzen und Lüneburg Wunstorf, Werden, Bremen, Burg-Lesum (Zweigbahn nach Vegesack) Wunstorf, Minden, Löhne, Osnabrück und Rheine Nordstemmen (Zweigbahn über Hildesheim nach Lehrte) Kreiensen und Göttingen
5 Main-Neckar	Frankfurt a. M.	Langen, Darmstadt, Bensheim, Heppenheim, Weinheim, Ladenburg u. Friedrichsfeld
6 Main-Weser	Kassel	Guntershausen, Treysa, Marburg, Gießen und Friedberg
7 Nassauische	Wiesbaden	Biebrich, Eltville, Rüdesheim, Oberlahnstein, Ems, Nassau, Limburg und Weilburg
8 Preuß. Niederschles.-Märk.	Berlin	Fürstenwalde, Frankfurt a. O., Guben, Serau, Hansdorf, Kohlfurt (Zweigbahn nach Görlitz), Bunzlau, Hainau, Liegnitz und Neumarkt
9 „ Ostbahn	Frankfurt a. O.	Landsberg, Kreuz, Bromberg (Zweigbahn über Thorn nach Otlotzyn), Dirschau (Zweigbahn nach Danzig), Königsberg, Insterburg und Gumbinnen
10 „ Saarbrücker (u Trier)	der Bayer. Gr. bei Verbach St. Johann-Saarbrücken	Neunkirchen, Friedrichsthal und St. Johann-Saarbrücken Saarlouis, Merzig, Saarburg und Conz (Zweigbahn nach der Grenze bei Wasserbillig)
11 „ Westfälische	der Kurh. Gr. b. Haueda	Warburg, Paderborn, Lippstadt, Soest, Hamm und Münster
12 Sächsische östliche		
a. Sächsisch-Böhmische	Dresden	Pirna, Königstein und Krippen (Schandau)
b. Sächsisch-Schlesische	Dresden	Radeberg, Bischofswerda, Bautzen, Löbau und Reichenbach
c. Tharandt-Freiberger	Tharandt	Klingenberg und Colmnitz
13 Sächsische westliche		
a. Niedererzgebirgische	Riesa	Döbeln, Waldheim, Mittweida, Oberlichtenau (Frankenberg), Chemnitz, Hohenstein und Glauchau
b. Obererzgebirgische	Zwickau	Wiesenburg, Stein, Niederschlema (Zweigbahn nach Neustädtel resp. Schneeberg) und Aue
c. Sächsisch-Bayerische	Leipzig	Kieritzsch, Altenburg, Gößnitz, Crimmitschau, Werdau (Zweigb. n. Zwickau), Reichenbach u. Plauen
14 Württembergische	Bruchsal	Bietigheim (Zweigbahn über Heilbronn nach Hall), Stuttgart, Canstadt (Zweigbahn nach Wasseralfingen), Plochingen (Zweigbahn nach Rottenburg), Ulm und Biberach
II. Privatbahnen		
a) unter Staatsverwaltg.		
15 Aach.-Düss. Rhrorter a Aach.-Düsseld.	Aachen	Rheydt, Gladbach und Neuß
b. Ruhrort-Crf.	Ruhrort	Uerdingen, Crefeld und Viersen
16 Bergisch-Märkische Düsseldorf	Düsseldorf	Bohwinkel, Elberfeld, Hagen, Dortmund und Unna
Hagen und Herdecke	Hagen und Herdecke	Limburg, Altena und Altenhunden
Dortmund u. Witten	Dortmund u. Witten	Langendreer, Steele und Essen
Bohwinkel	Bohwinkel	über Langenberg nach Steele (Zweigbahn nach Dahlhausen)
17 a. Löbau-Zittauer	Löbau	Herrnhut und Oberoderwitz
b Zittau-Reichenberger	Zittau	Grottau, Kratzau und Machendorf
18 a. Oberschlesische	Breslau	Brieg, Oppeln, Kosel, Kattowitz und Myslowitz
b. Breslau-Posen-Glogauer	Breslau	Rawicz und Lissa (Zweigbahn über Fraustadt nach Glogau)
19 Stargard-Posener	Stargard	Arnswalde, Kreuz, Wronke und Samter
20 Rhein-Nahe-E.	Bingerbrück	Kreuznach, Staudernheim, Kirn, Oberstein, Birkenfeld und St. Wendel
21 Wilhelms-Bahn	Cosel	Rendza (Zweigbahn nach Nicolai), Ratibor (Zweigb. nach Leobschütz) und Annaberg
b) in Privatverwaltung.		
22 Aachen-Mastrichter	Aachen	Valkenburg, Mastricht, Hasselt und St. Trond
23 Alberts-Bahn	Dresden	Potschappel (3 größere Zweigbahnen nach Kohlenbergwerken)
24 a. Altona-Kieler	Altona	Elmshorn und Neumünster
b Rendsburg-Neumünster	Neumünster	Nortorf
25 Aussig-Teplitzer	Aussig	Karbitz (Zweigbahn nach Herbitz)
26 Bayerische Ostbahnen	München	Landshut, Geiselhering (Zweigbahn über Straubing nach der Landesgr. bei Passau), Regensburg, Schwandorf (Zweigb. über Cham nach der Landesgrenze bei Furth i. W.), Amberg und Hersbruck
27 Berlin-Anhaltische	Berlin	Luckenwalde, Jüterbog (Zweigbahn nach Roderau), Wittenberg (Zweigbahn über Dessau nach Cothen), Bitterfeld (Zweigbahn nach Dessau und Leipzig)
28 a. Berlin-Hamburger	Berlin	Wittenberge, Hagenow und Buchen (Zweigbahn nach Lauenburg
b Hamburg-Bergedorfer	Hamburg	
29 Berlin-Potsdam-Magdebgr.	Berlin	Potsdam, Brandenburg, Genthin und Burg

8	9	
nach	In die Bahn münden (innerhalb ihrer Endpunkte):	
Constanz	bei Friedrichsfeld und Heidelberg die Main-Neckar-Bahn, bei Bruchsal resp. Mühlacker die Königl. Württembergische Staats-E., bei Waldshut (Mitte Rheinbrücke) und bei Schaffhausen die Schweizerische Nordostbahn	1
Hofresp b. z. Sächs Grenze	bei Kempten die Illerbahn, bei Augsburg die Maximiliansbahn, bei Gunzenhausen die Zweigb. nach Ansbach, bei Nürnberg die Bayerischen Ostbahnen und die Nürnberg-Fürther E., bei Bamberg die Ludwigs-Westb., bei Hochstadt die Zweigb. nach Gundelsdorf und bei Neuenmarkt die Zweigbahn nach Bayreuth	2a
d. Bayr.-Hess. Gr. b. Kahl		- b
Salzburg	bei Neu-Ulm die Illerbahn, bei Augsburg die Ludwigs-Südnordb., bei Pasing die Zweigbahn nach Starnberg, bei München die Bayerischen Ostbahnen und bei Holzkirchen die Zweigbahn nach Miesbach	- c
Fürth		- d
Bayreuth		- c 1
Starnberg		- - 2
Ansbach		- - 3
Stockheim		- - 4
Miesbach		- - 5
Kempten		- - 6
Oschersleben		3
Braunschweig, Harburg, Geestemünde, Emden, Kassel	bei Minden die Köln-Mindener Bahn, bei Rheine die Westfälische E. und bei Kreiensen die Braunschweigische Südbahn	4
Heidelberg	bei Frankfurt a. M. u. Darmstadt die Hessische Ludwigs-E. u. Offenbach-Frankfurter B., bei Friedrichsfeld die Großherzogl. Badische Staats-E.	5
Frankfurt a. M.	bei Gunterhausen die Kurfürst Friedrich Wilhelms Nordbahn u. bei Gießen die Köln-Gießener Bahn	6
Wetzlar		7
Breslau	bei Frankfurt a. O. die Preuß. Ostbahn, bei Hansdorf die Niederschlesische Zweigbahn und bei Liegnitz die Breslau-Schweidnitz-Freiburger E.	8
d. Russ. Gr. b. Eydtkuhnen	bei Kreuz die Stargard-Posener E.	9
der Franz. Grenze b. Forbach, Trier	bei Neunkirchen die Rhein-Nahe-E.	10
Rheine	bei Soest die Bergisch-Märkische E. (Linie Dortmund-Soest) bei Hamm die Köln-Mindener E.	11
Bodenbach		12a
Görlitz	bei Löbau die Löbau-Zittauer E.	- b
Freiberg		- c
Zwickau resp. Gößnitz	bei Wüstenbrand die Chemnitz-Würschnitzer E.	13a
Schwarzenberg		- b
Hof	bei Gößnitz die Zweigbahn der Niedererzgebirgischen Staatsbahn nach Glauchau	- c
Friedrichshafen	bei Ulm die Bayerische Staats- (Maximilians-) Bahn	14
Düsseldorf	bei Richterich (unweit Aachen) die Aachen-Mastrichter, bei Gladbach die Ruhrort-Crefelder und bei Neuß die Köln-Crefelder E. E.	15a
Gladbach	bei Crefeld die Rheinische E.	- b
Soest	bei Dortmund die Köln-Mindener E.	
Siegen		16
Duisburg u. Oberhausen		
Zittau		17a
Reichenberg i. B.		- b
Oswiecim	bei Brieg die Neisse-Brieger, bei Oppeln und Tarnowitz die Oppeln-Tarnowitzer, bei Rosel und Emanuelsegen die Wilhelmsbahn, bei Kattowitz (Scheppinitz) die Warschau-Wiener E.	18a
Posen		- b
Posen	bei Kreuz die Königl. Preuß. Ostbahn	19
Neunkirchen		20
der Preuß. Gr. b. Oberberg		21
Landen	bei Richterich die Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter, bei Mastricht die Lüttich-Mastrichter E.	22
Tharandt		23
Kiel	bei Elmshorn die Glückstadt-Elmshorner und bei Neumünster die Rendsburg-Neumünstersche E.	24a
Rendsburg		- b
Teplitz		25
Nürnberg		26
Halle	bei Roßlau die Herzogl. Anhaltische Leopolds-Eisenbahn	27
Bergedorf (bis Hamburg ges.)	bei Wittenberge die Magdeburg-Wittenbergesche, bei Hagenow die Mecklenburgische u. bei Büchen die Lübeck-Büchener E.	28a
Bergedorf		- b
Magdeburg		29

II. Privatbahnen. (Forts.)	6	7
		Die Bahn führt
	von	über
30 Berlin-Stettiner		
a Berlin-Stettin-Stargard	Berlin	Neustadt-Eberswalde, Angermünde, Passow, Stettin und Damm
b. Stargard-Cöslin-Colberg	Stargard	Freienwalde, Wangerin, Labes, Schivelbein u. Belgard (Zwgb. über Cörlin u. Colberg)
31 Böhmische Westbahn	Prag	Beraun, Rokitzan, Chrast (Zweigb. nach Radnitz), Pilsen, Nürschan und Taus
32 Breslau-Schweidnitz-Freibg	Breslau	Canth, Königszelt und Freiburg
	Liegnitz	Jauer, Striegau, Schweidnitz und Reichenbach
33 Brünn-Rossitzer	Brünn	Ober-Gerspitz, Tetschitz und Rossitz
34 Buschtêhrader a. Lokom.-B.	Kralup	Brandeisl
34 Buschtêhrader b. Pferde-B.	Prag	Wejhybka und Rinholec
35 Frankfurt-Hanauer	Frankfurt a. M.	Mainlur, Hanau und Groß-Auheim
36 Galizische Carl-Ludwig-B.	Krakau	Bierzanow (Zweigbahn nach Wilicska), Podlesie (Zweigb. nach Niwolomice), Bochnia, Tarnow, Rzeszow, Jaroslau und Przemysl
37 Glückstadt-Elmshorner	Elmshorn	Glückstadt nach Crempe
38 Graz-Köflacher	Graz	Voitsberg
39 Hessische Ludwigs-E.	Bingen	Ingelheim, Mainz, Oppenheim und Worms
	Mainz	Gustavsburg, Darmstadt und Dieburg
	Mainz (Bischofsheim)	Rüsselsheim, Mannheim und Kelsterbach
40 Homburger	Homburg	
41 Kaiser Ferdinands-Nordb	Wien	Floridsdorf (Zweigb. nach Stockerau), Gänserndorf (Zweigb. u. Marchegg), Lundenburg (Zweigb. nach Brünn), Prerau (Zweigb. nach Olmütz), Schönbrunn (Zweigbahn nach Treppau), Ostrau (Zweigb. nach Witkowitz), Oderberg (Zweigb. nach Annaberg), Tzeditz (Zweigb. nach Bielitz), Trzebinia (Zweigb. nach Myslowitz), Szakowa (Zweigb. nach Granica)
42 Kaiserin Elisabeth a. Lokom.-Bahn	Wien	St. Pölten, Enns, Linz, Wels (Zweigb. nach der Bayerischen Gr. bei Passau), Lambach (Zweigb. nach Gmunden), Vöcklabruck und Frankenmarkt
42 Kaiserin Elisabeth b. Pferde-Bahn	Linz (Urfahr)	St. Magdalena, Oberndorf, Lest, Kerschbaum, Augern und Holkau
43 Köln-Mindener (u. Gießener)	Deutz (Köln)	Düsseldorf, Duisburg, Oberhausen (Zweigb. nach Rubrort und über Weiel nach Emmerich), Dortmund, Hamm und Bielefeld
	Deutz (Köln)	Siegburg, Beyndorf (Zweig. nach Siegen), Dillenburg und Wetzlar
44 Kurf. Friedr. Wilh. Nordb	Gerstungen	Bebra, Guntershausen, Kassel und Hümme (Zweigb. nach Carlshafen)
45 Leipzig-Dresdener	Leipzig	Riesa, Röderau und Coswig (Zweigb. nach Meißen)
46 Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	Nürnberg	Muggenhof
47 Lübeck-Büchener	Lübeck	Ratzeburg und Mölln
48 Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	Magdeburg	Schönebeck (Zweigb. nach Staßfurt und Vodderburg), Cöthen und Halle
49 a. Magdeburg-Halberstädter	Magdeburg	Langenweddingen, Hadmersleben, Oschersleben, Halberstadt und Quedlinburg
b. Cöthen-Bernburger	Cöthen	Biendorf (Zweigb. nach den Kohlengruben Preußlitz, Körmigl und Gerlebogl)
50 Magdeburg-Wittenbergesche	Magdeburg	Wolmirstedt, Mahlwinkel, Tangerhütte (Zweigb. nach Wälben) Stendal, Osterburg und Seebausen
51 Mecklenburgische	Hagenow	Schwerin, Kleinen (Zweigb. nach Wismar), Bützow (Zweigb. nach Güstrow)
52 Mohacs-Fünfkirchener	Uleszög (bei Fünfkirchen)	Villany
53 Neisse-Brieger	Brieg	Grottkau
54 Niederländische Rhein-E	Amsterdam u. Rotterdam	Utrecht und Arnheim
55 Niederschlesische Zweigbahn	Glogau	Klopschen, Sprottau und Sagan
56 a. Oesterreichische nördliche	Brünn und Olmütz	Böhmisch-Trubau, Pardubitz, Prag, Aussig und Bodenbach
b. Oesterreich. südöstliche	Marchegg	Preßburg, Pesth, Czegled, Szegedin, Temesvar u. Jassenova (Flügelb. nach Oravicza)
c. Wien-Neu-Szönyer	Wien	Bruck a. L. und Raab
57 Oppeln-Tarnowitzer	Oppeln	Malapane, Kl. Stanisch, Zawadzki und Tworog
58 a. Pfälzische Ludwigsbahn	d Bayer. Gr. bei Berbach	Homburg (Zweigb. nach Zweibrücken), Kaiserslautern, Neustadt, Schifferstadt (Zweigbahn nach Speyer), Ludwigshafen und Frankenthal
b. Pfälzische Maximiliansb	Neustadt	Edenkoben und Landau
59 Rheinische	Köln	Düren und Aachen
	Cleve	Crefeld, Köln, Bonn und Koblenz
60 a. Südbahn, Oesterreichische	Wien	Mödling (Zweigb. n. Larenburg), Wiener-Neustadt (Zweigb. n. Oedenburg), Bruck a. M., Graz, Marburg, Cilli, Steinbrück (Flügelb. über Agram nach Sissek), Laibach und Nabresina
	Pragerhof	Kanizsa und Stuhlweissenburg
b. Nordtiroler	d. Bayer. Gr. bei Kufstein	Wörgl, Brixlegg, Schwaz und Hall
c. Venetianische u. Südtirol.	Nabresina	Udine, Mestre (Zweigb. nach Venedig), Padua, Vicenza, Verona (Zweigb. n. Mantua)
	Verona	Roveredo und Trient
61 Süd-Norddeutsche	Pardubitz	Königgrätz, Josefstadt (Zweigb. nach Schwadowitz), Falgendorf und Turnau
62 Taunus-Bahn	Frankfurt a. M.	Höchst (Zweigbahn nach Soden), Hochheim und Castel (Mainz gegenüber)
63 Theiß-Bahn	Czegled	Szelnek (Flügelb. nach Arad), Pilispöl-Ladany (Flügelb. nach Großwardein), Debreczin, Nyiregyhaza, Tokay und Miskolcz
64 Thüringische	Halle	Merseburg, Corbetha (Zweigbahn nach Leipzig), Weißenfels (Zweigbahn nach Gera), Naumburg, Apolda, Weimar, Erfurt, Gotha und Eisenach
65 Werra-E.	Eisenach	Salzungen, Meiningen, Hildburghausen und Eisfeld

8	9	
nach	In die Bahn münden (innerhalb ihrer Endpunkte):	
Stargard		30a
Cöslin		- b
Furth am Walde		31
Waldenburg resp. Hermsdorf Frankenstein		32
Segen Gottes resp. Zbeschau	bei Ober-Gerspitz die Kaiser Ferdinands Nordbahn	33
Kladno		34a
Lana (Pine)		- b
der Kurh. Bayer. Gr. bei Kahl (ger. bis Aschaffenburg)		35
Lemberg		36
Itzehoe		37
Villach		38
der Hess. Bayer. Grenze Aschaffenburg Frankfurt a. M.	bei Darmstadt die Main-Neckar-Bahn	39
Frankfurt a. M.		40
Krakau	bei Oderberg (Preuß. Grenze bei Annaberg) die Preuß. Wilhelmsb., bei Oswiecim die Oberschlesische E.	41
d. Bayer. Gr. b. Salzburg	bei Linz die Pferdebahn nach Budweis	42a
Budweis		- b
Minden Gießen	bei Düsseldorf, Duisburg, Oberhausen und Dortmund die Bergisch-Märkische, bei Hamm die Westfälische und bei Löhne die Hannoversche Westbahn bei Wetzlar die Herzogl. Nassauische Staatsbahn	43
der Kurh. Gr. bei Haueda	bei Guntershausen die Main-Weser-Bahn und bei Kassel die Hannoversche Südbahn	44
Dresden	bei Riesa die Niedererzgebirgische Staatsb., bei Röderau die Berlin-Anhaltische E. u. b. Pristewitz d. Zwgb. n. Großenhain	45
Fürth	bei Muggenhof (Fürther Kreuzung) die Bayerische Ludwigs-Südnordbahn	46
Büchen		47
Leipzig	bei Cöthen die Berlin-Anhaltische und Cöthen-Bernburger E., bei Halle die Thüringische und Berlin-Anhaltische E.	48
Thale	bei Oschersleben die Herzogl. Braunschweigische Staatsbahn	49a
Bernburg		- b
Wittenberge		50
Rostock		51
Wehacs		52
Neisse		53
d. Preuß. Gr. b. Emmerich	bei Utrecht die Niederländische Central-Eisenbahn	54
Hansdorf		55
der Böhm. Sächs. Grenze	bei Pardubitz die Süd-Nordd. Verbindungsbahn, bei Prag und Kralup die Buschtehrader und bei Aussig die Aussig-Teplitzer E.	56a
Bazias	bei Czegled die Theißbahn	- b
Neu-Szönv		- c
Tarnowitz		57
Worms	bei Neustadt die Pfälzische Maximiliansbahn	58a
Weißenburg		- b
Herbesthal an der Belg. Gr. Bingerbrück	bei Aachen die Aachen-Mastrichter, bei Aachen und Neuß die Aachen-Düsseldorfer, bei Crefeld die Ruhrort-Crefelder und bei Köln die Köln-Mindener E.	59
Triest Ofen u. Neu-Szönv	bei Graz die Graz-Köflacher E., bei Nabresina die Venetianische Linie	60a
Innsbruck		- b
Peschiera resp. Landesgr. Botzen		- c
Reichenberg i. Böhm.		61
Biebrich und Wiesbaden	bei der Haltestelle Biebricher Curve die Nassauische Staats-E.	62
Kaschau		63
Gerstungen	bei Eisenach die Werra-E., bei Frötstedt die Pferdebahn nach Waltershausen	64
Coburg und Sonneberg		65

	I. Staatsbahnen.	10 Länge der Bahn Meilen (à 2000 Ruthen 7532 Meter)	10 Länge der Bahn Kilometer.	11 a. Davon sind verpachtet Meilen	11 b. Außerdem sind gepachtet Meilen	12 Also Betriebslänge Meilen	12 Also Betriebslänge Kilometer.	12 Mittlerer Jahresdurchschnitt Meilen.	12 Mittlerer Jahresdurchschnitt Kilometer.	13 In den Tarifen wird die Bahnlänge angenommen auf Meilen.
1	Badische	74,46	560,81	—	—	74,46	560,81	68,44	515,48	74,5
	a. Ludw.-Südnordb.	75,90	571,68	2,58	—	73,32	552,25			
	b. Ludw.-Westbahn	27,17	206,90	2,20	—	25,97	199,33			
	c. Maximiliansb.	44,23	333,14	—	1,16	45,39	341,84			
	d. Fürth. Kreuzung	0,275	2,071	—	—	0,275	2,071			
	e. ger. Zweigbahnen:									
2	Bayerische 1. Bayreuther		—	—	2,756	2,756	20,758	165,84	1249,39	170,18
	2. Starnberger		—	—	2,766	2,766	20,834			
	3. Ansbacher		—	—	3,573	3,573	26,912			
	4. Stockheimer		—	—	3,248	3,248	24,464			
	5. Miesbacher		—	—	2,303	2,303	17,346			
	6. Illerbahn		—	—	11,204	11,204	85,068			
		147,452	1113,29	4,78	27,10	170,402	1281,91			
3	Braunschweigische	26,62	200,50	—	—	26,62	200,50	—	—	27,0
4	Hannoversche	107,55*	810,04	—	10,26	117,81*	887,36	117,64	886,10	—
5	Main-Neckar	11,62	87,52	—	—	11,62	87,52	—	—	11,82
6	Main-Weser	26,59	200,28	—	—	26,59	200,28	—	—	27,0*
7	Nassauische	25,04	188,64	—	—	25,04	188,64	24,94	188,15	25,14
8	Preuß. Niederschles.-Märk.	51,62	388,80	—	—	51,62	388,80	—	—	51,8
9	" Ostbahn	109,33	823,47	—	—	109,33	823,47	—	—	108,93
10	" Saarbrücker (u. Trier)	18,61	140,20	—	0,64	19,25	145,02	—	—	19,25
11	" Westfälische	27,71*	208,71	0,61	—	27,10	204,11	—	—	27,25
12	Sächsische östliche									
	a. Sächsisch-Böhmische	7,21	54,31	—	1,46	8,67	65,30	—	—	8,06
	b. Sächsisch-Schlesische	13,55	102,06	—	—	13,55	102,06	—	—	13,54
	c. Tharandt-Freiberger	3,51	26,44	—	—	3,51	26,44	—	—	3,49
13	Sächsische westliche									
	a. Niedererzgebirgische	16,85	126,91	—	1,63	18,48	139,11	—	—	19,0
	b. Obererzgebirgische	6,10	45,93	—	—	6,10	45,93	—	—	6,37
	c. Sächsisch-Bayerische	22,48	169,32	—	1,53	24,01	180,84	—	—	23,3 u. 23,9*
14	Württembergische	65,31	491,91	—	—	65,31	491,91	64,64	486,96	65,31
	II. Privatbahnen									
	a) unter Staatsverwaltg.									
15	Aach.-Düss. Ruhrorter a. Aach.-Düssel	11,43	86,09	—	—	11,43	86,09	—	—	11,4
	Ruhrorter b. Ruhrort-Crf.	5,601	42,189	—	—	5,601	42,189	—	—	5,6
16	Bergisch-Märkische	47,42	357,17	—	—	47,42	357,17	47,01	354,08	47,42*
17	a. Löbau-Zittauer	4,51	33,97	—	—	4,51	33,97	—	—	4,5
	b. Zittau-Reichenberger	3,55	26,74	—	—	3,55	26,74	—	—	3,58
18	a. Oberschlesische	35,72	269,04	2,0	—	33,72*	253,98	—	—	34,2 bis 33,7
	b. Breslau-Posen-Glogauer	27,84	209,69	—	—	27,84	209,69	—	—	27,8
19	Stargard-Posener	22,63	170,45	—	—	22,63	170,45	—	—	22,70
20	Rhein-Nahe-E.	16,02	120,66	—	—	16,02	120,66	—	—	16,17
21	Wilhelms-Bahn	21,38	161,03	—	2,08	23,46	176,70	—	—	23,46
	b) in Privatverwaltung.									
22	Aachen-Mastrichter	8,68	65,37	—	3,72	12,40	93,40	—	—	12,4
23	Alberts-Bahn a. Hauptb.	1,81	13,63	—	—	5,11	38,49	—	—	2,0
	Alberts-Bahn b. Zweigb.	3,30	24,86	—	—					3,2
24	a. Altona-Kieler	14,08	106,05	—	—	14,08	106,05	—	—	14,0
	b. Rendsburg-Neumünster	4,62	34,80	—	—	4,62	34,80	—	—	4,6
25	Aussig-Teplitzer	2,42*	18,227	—	—	2,42	18,227	—	—	3,0
26	Bayerische Ostbahnen	61,30	461,71	1,10	—	60,20	453,42	—	—	60,2
27	Berlin-Anhaltische	47,40	357,02	—	—	47,40	357,02	—	—	47,5
28	a. Berlin-Hamburger	37,57	282,98	—	2,00	39,68	298,72	—	—	39,7
	b. Hamburg-Bergedorfer	2,00	15,74	2,00	—	—	—	—	—	—
29	Berlin-Potsdam-Magdebg.	19,537	147,153	—	—	19,537	147,153	—	—	20,0

14		15		
Von der Bahnlänge (Kol. 10) sind doppelgeleisig		Der Betrieb ist eröffnet		
Meilen.	Kilometer.	a. streckenweise zuerst am	b. auf der ganzen Bahn am	
36,40	274,15	12. September 1840 .	15. Juni 1863 . . .	1
2,88	21,51	1. Oktober 1844 . .	24. Januar 1859 . .	2a
1,95	14,69	1. August 1852 . .	1. Oktober 1854 . .	- b
9,45	71,15	1. Juni 1838 . . .	15. August 1860 . .	- c
—	—	. . . . .	1. Oktober 1862 . .	- d
—	—	. . . . .	28. November 1863 .	- e 1
—	—	21. Mai 1854 . . .	15. Dezember 1854 .	- - 2
—	—	. . . . .	1. Juli 1859 . . .	- - 3
—	—	20. Februar 1861 . .	1. März 1863 . . .	- - 4
—	—	. . . . .	20. November 1861 .	- - 5
—	—	12. Oktober 1862 . .	1. Juni 1863 . . .	- - 6
14,28	107,11			
11,09	83,53	1. Dezember 1838* .	20. Juli 1858 . . .	3
37,60	283,22	19. Mai 1844 . . .	8. Dezember 1862	4
10,25	77,20	22. Juni 1846 . . .	1. August 1846 . .	5
1,85	13,93	19. Dezember 1849 .	15. Mai 1852 . . .	6
—	—	11. August 1856* . .	10. Januar 1863 . .	7
51,31	386,47	23. Oktober 1842 . .	15. Oktober 1846 . .	8
—	—	27. Juli 1851* . . .	4. Dezember 1862 .	9
4,36	32,84	15. September 1850* .	29. August 1861 . .	10
—	—	1. Oktober 1850 . .	23. Juni 1856 . . .	11
8,67	65,30	1. August 1848 . .	19. April 1852 . . .	12a
13,55	102,06	17. November 1845 .	1. September 1847 .	- b
1,56	11,75	. . . . .	11. August 1862 . .	- c
15,14	114,24	30. August 1847 . .	15. November 1858 .	13a
0,97	7,31	1. November 1854 . .	15. Mai 1858	- b
			Anfgab. am 19. September 1859.	
21,72	163,60	19. September 1842 .	16. Juli 1851 . . .	- c
18,51	139,41	22. Oktober 1845 . .	4. August 1862 . .	14
0,63	4,75	12. August 1852 . .	17. Januar 1853 . .	15a
—	—	5. Oktober 1849 . .	15. Oktober 1851 . .	- b
8,39	63,19	20. Dezember 1838* .	21. September 1863 .	16
0,04	0,30	. . . . .	10. Juni 1848 . . .	17a
—	—	. . . . .	1. Dezember 1859 .	- b
26,06	196,28	22. Mai 1842 . . .	16. März 1863 . . .	18a
—	—	29. Oktober 1856 . .	18. Mai 1858 . . .	- b
—	—	10. August 1847 . .	10. August 1848 . .	19
—	—	15. Juli 1858 . . .	26. Mai 1860 . . .	20
—	—	1. Januar 1846* . .	20. Dezember 1858 . .	21
0,75	5,65	27. Januar 1853 . .	1. Oktober 1856 . .	22
0,29	2,18	. . . . .	28. Juni 1855 . . .	23a
—	—	. . . . .	1. April 1857 . . .	- b
1,89	14,24	. . . . .	18. September 1844 .	24a
—	—	. . . . .	18. September 1845 .	- b
—	—	. . . . .	20. Mai 1858 . . .	25
—	—	3. November 1858 .	20. September 1861 .	26
13,09	98,59	1. September 1840* .	3. August 1859 . .	27
22,73	171,20	15. Oktober 1846 . .	16. Dezember 1846 .	28a
2,09	15,74	. . . . .	17. Mai 1842 . . .	- b
18,849	141,911	22. September 1838 .	7. August 1846* . .	29

	II. Privatbahnen. (Forts.)	10 Länge der Bahn		11 a. Davon sind verpachtet	11 b. Außerdem sind gepachtet	12 Also Betriebslänge		12 Mittlerer Jahresdurchschnitt		13 In den Tarifen wird die Bahnlänge angenommen auf
		Meilen (à 2000 Ruthen = 7532 Meter)	Kilometer.	Meilen.	Meilen.	Meilen.	Kilometer.	Meilen.	Kilometer.	Meilen.
30	Berlin-Stettiner									
	a. Berlin-Stettin-Stargard	22,49	169,39	—	—	22,49	169,39	—	—	22,49
	b. Starg.-Cöslin-Colberg	22,80	171,73	—	—	22,80	171,73	—	—	22,80
31	Böhmische Westbahn	25,77	194,1	—	0,49	26,46	200,80	26,33	198,32	27,19
32	Breslau-Schweidnitz-Freib.	22,895	172,43	—	—	22,895	172,43	—	—	22,7
33	Brünn-Rossitzer	3,73	28,245	—	—	3,73	28,245	—	—	3,0*
34	Buschtêhrader a. Lokom.-B.	3,43	25,43	—	0,41*	3,84	28,92	—	—	3,0
	Buschtêhrader b. Pferde-B.	3,26*	24,55*	—	—	7,46	56,19	—	—	7,5
		4,20	31,64	—	—					
35	Frankfurt-Hanauer	3,29	24,78	—	2,17	5,46	41,126	—	—	5,55
36	Galizische Carl-Ludwig-B.	46,91	352,54	—	—	46,91	352,54	—	—	47,5
37	Glückstadt-Elmshorner	4,50	33,89	—	—	4,50	33,89	—	—	4,50
38	Graz-Köflacher	5,31	40,0	—	—	5,31	40,0	—	—	5,5
39	Hessische Ludwigs-E.	24,39	183,69	—	—	24,39	183,69	—	—	25,37
40	Homburger	2,41	18,15	—	—	2,41	18,15	—	—	2,50
41	Kaiser Ferdinands-Nordb.	80,77	608 36	0,43	—	80,34	605,12	—	—	82,5
42	Kaiserin Elisabeth a. Lokom.-Bahn	57,47	432,86	0,75	0,21	56,93	428,80	—	—	56,93
	Kaiserin Elisabeth b. Pferde-Bahn	17,37	130,83	—	—	17,37	130,83	—	—	17,37
43	Köln-Mindener (u. Gießener)	71,007	534,824	2,114	—	68,893	518,902	—	—	68,89
44	Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	19,20	144,61	—	0,61	19,81	149,21	—	—	20,22
45	Leipzig-Dresdener	16,53	124,50	—	—	16,53	124,50	—	—	16,50
46	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	0,8	6,03	—	—	0,8	6,03	—	—	0,8
47	Lübeck-Büchener	6,30	47,45	—	—	6,30	47,45	—	—	6,3
48	Magdb.-Cöthen-Halle-Leipz.	17,82	134,22	—	1,54	19,36	145,82	—	—	19,5
49	a. Magdeburg-Halberstädter	11,69	88,05	—	—	11,69	88,05	—	—	11,75
	b. Cöthen-Bernburger	4,0	30,128	—	—	4,0	30,128	—	—	2,75 resp. 4*
50	Magdeburg-Wittenbergesche	14,3*	107,71	—	—	14,3	107,71	—	—	14,3*
51	Mecklenburgische	19,27	145,14	—	—	19,27	145,14	—	—	19,3
52	Mohacs-Fünfkirchener	8,08	60,86	—	—	8,08	60,86	—	—	8,0
53	Neisse-Brieger	5,83	43,91	—	0,33	6,18	46,55	—	—	6,2
54	Niederländische Rhein-E.	21,70	163,44	—	1,54	23,24	175,04	—	—	24,50
55	Niederschlesische Zweigbahn	9,50	71,554	—	—	9,50	71,554	—	—	9,5
56	a. Oesterreich. nördliche	63,81	480,62	1,50	—	62,31	469,32	—	—	62,45
	b. Oesterreich. südöstliche	92,15	694,07	—	—	92,15	694,07	—	—	92,15
	c. Wien-Neu-Szönyer	20,93	157,64	—	—	20,93	157,64	—	—	21,15
57	Oppeln-Tarnowitzer	10,12	76,22	—	—	10,12	76,22	—	—	10,5
58	a. Pfälzische Ludwigsbahn	19,67	148,16	—	—	19,67	148,16	—	—	20,0
	b. Pfälzische Maximiliansb.	6,216	46,82	—	—	6,216	46,82	—	—	6,32
59	Rheinische	47,62	358,77	—	—	47,62	358,77	46,14	347,53	47,75
60	a Südbahn, Oesterreichische	153,08	1152,998	—	—	153,08	1152,998	—	—	156,0
	b Nordtiroler	10,04	75,62	0,29	—	9,75	73,44	—	—	10,0
	c. Venetianische u. Südtirol.	70,60	531,78	1,06	—	69,54	523,78	—	—	68,68
61	Süd-Norddeutsche	26,18	197,19	—	—	26,18	197,19	—	—	27
62	Taunus-Bahn	6,72	50,62	—	—	6,72	50,62	—	—	6,72
63	Theiß-Bahn	77,31	582,30	—	—	77,31	582 30	—	—	79,06
64	Thüringische	37,26	280,64	—	—	37,26	280,64	—	—	37,50
65	Werra-E	19,92	150,04	—	2,72	22,64	170,52	—	—	22,75

14		15		
Von der Bahnlänge (Rol. 10) sind doppelgeleisig		Der Betrieb ist eröffnet		
Meilen	Kilometer.	a. streckenweise zuerst am	b. auf der ganzen Bahn am	
9,84	74,11	1. August 1842 . .	1. Mai 1846 . . .	30a
—	—	. . . . .	1. Juni 1859 . . .	- b
—	—	15. Oktober 1861 . .	2. April 1863 . . .	31
—	—	29. Oktober 1843 . .	1. November 1858 .	32
—	—	2. Januar 1856 . .	10. August 1862 . .	33
—	—	5. November 1855 .	30. Juli 1856 . . .	34a
—	—	im Jahre 1833 . . .	4. November 1863 . . / im Jahre 1836 . . .	- b
—	—	10. September 1848 .	22. Juni 1854 . . .	35
—	—	20. Februar 1856 . .	5. November 1861 .	36
—	—	19. Juli 1845 . . .	15. Oktober 1857 . .	37
—	—	. . . . .	3. April 1860 . . .	38
1,83	13,78	23. März 1853* . .	3. Januar 1863 . .	39
—	—	. . . . .	10. September 1860 .	40
23,0	173,24	6. Januar 1838 . .	1. Januar 1858 . .	41
5,09	38,34	15. Dezember 1858 .	1. September 1861 .	42a
—	—	. . . . .	1. Mai 1836 . . .	- b
39,57	297,65	20. Dezember 1845 .	12. Januar 1862* . .	43
1,85	13,93	10. April 1848 . . .	25. September 1849 .	44
15,33	115,46	24. April 1837 . . .	7. April 1839 . . .	45
—	—	. . . . .	7. Dezember 1835 .	46
—	—	. . . . .	16. Oktober 1851 . .	47
15,77	118,78	29. Juni 1839 . . .	Hauptb. 18. August 1840 / Zweigb. 12. Mai 1857	48
4,795	36,116	15. Juli 1843 . . .	2. Juli 1862* . . .	49a
—	—	1. September 1846 .	2. April 1857 . . .	- b
0,10	0,754	7. Juli 1849 . . .	25. Oktober 1851 . .	50
—	—	1. Mai 1847 . . .	13. Mai 1850 . . .	51
—	—	1. Dezember 1854 .	1. Dezember 1858 .	52
—	—	25. Juli 1847 . . .	26. November 1848 .	53
8,67	65,30	28. Dezember 1843* .	15. Februar 1856 . .	54
—	—	. . . . .	1. November 1846 .	55
9,97	75,10	24. August 1845 . .	8. April 1851 . . .	56a
0,54	4,07	16. Juli 1846 . . .	20. Juli 1858 . . .	- b
—	—	13. September 1846 .	11. August 1856 . .	- c
—	—	16. Februar 1857 . .	24. Januar 1858 . .	57
16,44	123,83	11. Januar 1847 . .	25. August 1849 . . / Zweigb. u. Zweigbahn 15. Mai 1857	58a
—	—	18. Juli 1855 . . .	26. November 1855 .	- b
23,38	176,06	2. August 1839 . .	5. März 1863 . . .	59
61,3	461,71	im Jahre 1840 . . .	1. Januar 1863 . .	60a
—	—	. . . . .	25. November 1858 .	- b
11,92	89,78	13. Dezember 1842 . .	3. Oktober 1860 . .	- c
—	—	4. November 1857 .	1. Mai 1859 . . .	61
3,11	23,45	26. September 1839 .	3. August 1840 . . / Zweigb. Höchst-Soden 22. Mai 1847	62
0,56	4,21	23. November 1857 .	14. August 1860 . .	63
20,26	152,60	6. Juni 1846 . . .	19. März 1859 . . .	64
—	—	2. November 1858 .	20. Januar 1859 . .	65

Abſchnitt B.

Bahnbeſchreibung und Anlage-Kapital.

	I. Staatsbahnen.	6	7
			Die Bahn führt
		von	über
1	Badische	Mannheim	Heidelberg (Zweigbahn nach Mosbach), Bruchsal, Durlach (Zweigbahn über Pforzheim nach Mühlacker), Carlsruhe (Zweigb. nach Maxau), Oos (Zweigb. nach Baden), Appenweier (Zweigb. nach Kehl), Offenburg, Freiburg, Basel (Zweigb. nach Schopfheim), Waldshut und Schaffhausen
2	Bayerische. a. Ludw.-Südnordb.	Lindau (am Bodensee)	Kempten, Kaufbeuern, Augsburg, Nürnberg, Erlangen, Bamberg, Lichtenfels (Zweigbahn nach der Grenze bei Eberedorf) und Hochstadt
	b. Ludw.-Westbahn	Bamberg	Schweinfurt, Würzburg, Lohr und Aschaffenburg
	c. Maximiliansbahn	Ulm	Augsburg, München, Holzkirchen, Rosenheim (Zweigb. n. d. Tiroler Gr. bei Kufstein) u. Traunstein
	d. Fürth. Kreuzung	Fürther Kreuzung	
	e gep. Zweigbahnen:		
	1. Bayreuther	Neuenmarkt	Trebgast und Harsdorf
	2. Starnberger	Pasing	Planegg und Mühlthal
	3. Ansbacher	Gunzenhausen	Triesdorf
	4. Steckheimer	Hochstadt	Kronach und Gundelsdorf
	5. Miesbacher	Holzkirchen	Darching und Thalham
	6. Illerbahn	Neu-Ulm	Memmingen
3	Braunschweigische	d. Braunschw.-Hann.-Gr.	Braunschweig, Wolfenbüttel (Zweigb. über Borsum nach Harzburg und von Borsum nach Kreiensen), Jerxheim (Zweigbahn nach Helmstedt)
4	Hannoversche	Hannover	Lehrte Lehrte, Celle, Uelzen und Lüneburg Wunstorf, Werden, Bremen, Burg-Lesum (Zweigbahn nach Vegesack) Wunstorf, Minden, Löhne, Osnabrück und Rheine Nordstemmen (Zweigbahn über Hildesheim nach Lehrte) Kreiensen und Göttingen
5	Main-Neckar	Frankfurt a. M.	Langen, Darmstadt, Bensheim, Heppenheim, Weinheim, Ladenburg u. Friedrichsfeld
6	Main-Weser	Kassel	Guntershausen, Treysa, Marburg, Gießen und Friedberg
7	Nassauische	Wiesbaden	Biebrich, Eltville, Rüdesheim, Oberlahnstein, Ems, Nassau, Limburg und Weilburg
8	Preuß. Niederschles.-Märk.	Berlin	Fürstenwalde, Frankfurt a. O., Guben, Serau, Hanodori, Kohlfurt (Zweigbahn nach Görlitz), Bunzlau, Hainau, Liegnitz und Neumarkt
9	" Ostbahn	Frankfurt a. O.	Landsberg, Kreuz, Bromberg (Zweigbahn über Thorn nach Ottoczyn), Dirschau (Zweigbahn nach Danzig), Königsberg, Insterburg und Gumbinnen
10	" Saarbrücker (u Trier)	der Bayer. Gr. bei Berbach	Neunkirchen, Friedrichsthal und St. Johann-Saarbrücken
11	" Westfälische	St. Johann-Saarbrücken der Kurh. Gr. b. Haueda	Saarlouis, Merzig, Saarburg und Conz (Zweigbahn nach der Grenze bei Wasserbillig) Warburg, Paderborn, Lippstadt, Soest, Hamm und Münster
12	Sächsische östliche		
	a. Sächsisch-Böhmische	Dresden	Pirna, Königstein und Krippen (Schandau)
	b. Sächsisch-Schlesische	Dresden	Radeberg, Bischofswerda, Bautzen, Löbau und Reichenbach
	c. Tharandt-Freiberger	Tharandt	Klingenberg und Colmnitz
13	Sächsische westliche		
	a. Niedererzgebirgische	Riesa	Döbeln, Waldheim, Mittweida, Oberlichtenau (Frankenberg), Chemnitz, Hohenstein und Glauchau
	b. Obererzgebirgische	Zwickau	Wiesenburg, Stein, Niederschlema (Zweigbahn nach Neustädtel resp. Schneeberg) und Aue
	c. Sächsisch-Bayerische	Leipzig	Kieritzsch, Altenburg, Gößnitz, Crimmitzschau, Werdau (Zweigb. n. Zwickau), Reichenbach u. Plauen
14	Württembergische	Bruchsal	Bietigheim (Zweigbahn über Heilbronn nach Hall), Stuttgart, Canstadt (Zweigbahn nach Wasseralfingen), Plochingen (Zweigbahn nach Rottenburg), Ulm und Biberach
	II. Privatbahnen		
	a) unter Staatsverwaltg.		
15	Aach.-Düss. Ruhrorter a. Aach.-Düssel.	Aachen	Rheydt, Gladbach und Neuß
	b. Ruhrort-Crf.	Ruhrort	Uerdingen, Crefeld und Viersen
16	Bergisch-Märkische	Düsseldorf	Bohwinkel, Elberfeld, Hagen, Dortmund und Unna
		Hagen und Herdecke	Limburg, Altena und Altenhunden
		Dortmund u. Witten	Langendreer, Steele und Essen
		Bohwinkel	über Langenberg nach Steele (Zweigbahn nach Dahlhausen)
17	a. Löbau-Zittauer	Löbau	Herrnhut und Oberoderwitz
	b Zittau-Reichenberger	Zittau	Grottau, Kratzau und Machendorf
18	a. Oberschlesische	Breslau	Brieg, Oppeln, Kosel, Kattowitz und Myslowitz
	b. Breslau-Posen-Glogauer	Breslau	Rawicz und Lissa (Zweigbahn über Fraustadt nach Glogau)
19	Stargard-Posener	Stargard	Arnswalde, Kreuz, Wronke und Samter
20	Rhein-Nahe-E.	Bingerbrück	Kreuznach, Staudernheim, Kirn, Oberstein, Birkenfeld und St. Wendel
21	Wilhelms-Bahn	Cosel	Rendza (Zweigbahn nach Nicolai), Ratibor (Zweigb. nach Leobschütz) und Annaberg
	b) in Privatverwaltung.		
22	Aachen-Mastrichter	Aachen	Valkenburg, Mastricht, Hasselt und St. Trond
23	Alberts-Bahn	Dresden	Potschappel (3 größere Zweigbahnen nach Kohlenbergwerken)
24	a. Altona-Kieler	Altona	Elmshorn und Neumünster
	b. Rendsburg-Neumünster	Neumünster	Nortorf
25	Aussig-Teplitzer	Aussig	Karbitz (Zweigbahn nach Herbitz)
26	Bayerische Ostbahnen	München	Landshut, Geiselhöring (Zweigbahn über Straubing nach der Landesgr. bei Passau), Regensburg, Schwandorf (Zweigb. über Eham nach der Landesgrenze bei Furth i. W.), Amberg und Hersbruck
27	Berlin-Anhaltische	Berlin	Luckenwalde, Jüterbog (Zweigbahn nach Roderau), Wittenberg (Zweigbahn über Dessau nach Cöthen), Bitterfeld (Zweigbahn nach Dessau und Leipzig)
28	a. Berlin-Hamburger	Berlin	Wittenberge, Hagenow und Buchen (Zweigbahn nach Lauenburg
	b Hamburg-Bergedorfer	Hamburg	
29	Berlin-Potsdam-Magdebgr.	Berlin	Potsdam, Brandenburg, Genthin und Burg

8	9	
nach	In die Bahn münden (innerhalb ihrer Endpunkte):	
Constanz	bei Friedrichsfeld und Heidelberg die Main-Neckar-Bahn, bei Bruchsal resp. Mühlacker die Königl. Württembergische Staats-E., bei Waldshut (Mitte Rheinbrücke) und bei Schaffhausen die Schweizerische Nordostbahn	1
Hofresp b. z. Sächs Grenze	bei Kempten die Illerbahn, bei Augsburg die Maximiliansbahn, bei Gunzenhausen die Zweigb. nach Ansbach, bei Nürnberg die Bayerischen Ostbahnen und die Nürnberg-Fürther E., bei Bamberg die Ludwigs-Westb., bei Hochstadt die Zweigb. nach Gundelsdorf und bei Neuenmarkt die Zweigbahn nach Bayreuth	2a
d. Bayr.-Hess. Gr. b. Kahl		- b
Salzburg	bei Neu-Ulm die Illerbahn, bei Augsburg die Ludwigs-Südnordb., bei Pasing die Zweigbahn nach Starnberg, bei München die Bayerischen Ostbahnen und bei Holzkirchen die Zweigbahn nach Miesbach	- c
Fürth		- d
Bayreuth		- e 1
Starnberg		- - 2
Ansbach		- - 3
Stockheim		- - 4
Miesbach		- - 5
Kempten		- - 6
Oschersleben		3
Braunschweig, Harburg, Geestemünde, Emden, Cassel	bei Minden die Köln-Mindener Bahn, bei Rheine die Westfälische E. und bei Kreiensen die Braunschweigische Südbahn	4
Heidelberg	bei Frankfurt a. M. u. Darmstadt die Hessische Ludwigs-E. u. Offenbach-Frankfurter B., bei Friedrichsfeld die Großherzogl. Badische Staats-E.	5
Frankfurt a. M.	bei Guntershausen die Kurfürst Friedrich Wilhelms Nordbahn u. bei Gießen die Köln-Gießener Bahn	6
Wetzlar		7
Breslau	bei Frankfurt a. O. die Preuß. Ostbahn, bei Hansdorf die Niederschlesische Zweigbahn und bei Liegnitz die Breslau-Schweidnitz-Freiburger E.	8
d. Russ. Gr. b. Eydtkuhnen	bei Kreuz die Stargard-Posener E.	9
der Franz. Grenze b. Forbach, Trier	bei Neunkirchen die Rhein-Nahe-E.	10
Rheine	bei Soest die Bergisch-Märkische E. (Linie Dortmund-Soest) bei Hamm die Köln-Mindener E.	11
Bodenbach		12a
Görlitz	bei Löbau die Löbau-Zittauer E.	- b
Freiberg		- c
Zwickau resp. Gößnitz	bei Wüstenbrand die Chemnitz-Würschnitzer E.	13a
Schwarzenberg		- b
Hof	bei Gößnitz die Zweigbahn der Niedererzgebirgischen Staatsbahn nach Glauchau	- c
Friedrichshafen	bei Ulm die Bayerische Staats- (Maximilians-) Bahn	14
Düsseldorf	bei Richterich (unweit Aachen) die Aachen-Mastrichter, bei Gladbach die Ruhrort-Crefelder und bei Neuß die Köln-Crefelder E. E.	15a
Gladbach	bei Crefeld die Rheinische E.	- b
Soest	bei Dortmund die Köln-Mindener E.	
Siegen		16
Duisburg u. Oberhausen		
Zittau		17a
Reichenberg i. B.		- b
Oswiecim	bei Brieg die Neisse-Brieger, bei Oppeln und Tarnowitz die Oppeln-Tarnowitzer, bei Kosel und Emanuelsegen die Wilhelmsbahn, bei Kattowitz (Schoppinitz) die Warschau-Wiener E.	18a
Posen		- b
Posen	bei Kreuz die Königl. Preuß. Ostbahn	19
Neunkirchen		20
der Preuß. Gr. b. Oderberg		21
Landen	bei Richterich die Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter, bei Mastricht die Lüttich-Mastrichter E.	22
Tharandt		23
Kiel	bei Elmshorn die Glückstadt-Elmshorner und bei Neumünster die Rendsburg-Neumünstersche E.	24a
Rendsburg		- b
Teplitz		25
Nürnberg		26
Halle	bei Roßlau die Herzogl. Anhaltische Leopolds-Eisenbahn	27
Bergedorf (ex hamburg gew)	bei Wittenberge die Magdeburg-Wittenbergesche, bei Hagenow die Mecklenburgische u. bei Büchen die Lübeck-Büchener E.	28a
Bergedorf		- b
Magdeburg		29

II. Privatbahnen. (Forts.)	6	7
		Die Bahn führt
	von	über
30 Berlin-Stettiner		
a Berlin-Stettin-Stargard	Berlin	Neustadt-Eberswalde, Angermünde, Passow, Stettin und Damm
b. Stargard-Cöslin-Colberg	Stargard	Freienwalde, Wangerin, Labes, Schivelbein u. Belgard (Zwgb. über Cörlin n. Colberg)
31 Böhmische Westbahn	Prag	Beraun, Rolitzan, Chrast (Zweigb. nach Radnitz), Pilsen, Mirschan und Taus
32 Breslau-Schweidnitz-Freibg	Breslau	Canth, Königszelt und Freiburg
	Liegnitz	Jauer, Striegau, Schweidnitz und Reichenbach
33 Brünn-Rossitzer	Brünn	Ober-Gerspitz, Tetschitz und Rossitz
34 Buschtêhrader a. Lokom.-B.	Kralup	Brandeisl
34 Buschtêhrader b. Pferde-B.	Prag	Wejhybka und Rinholec
35 Frankfurt-Hanauer	Frankfurt a. M.	Mainkur, Hanau und Groß-Auheim
36 Galizische Carl-Ludwig-B.	Krakau	Bierzanow (Zweigbahn nach Wilitzka), Podleze (Zweigb. nach Niepolomice), Bochnia, Tarnow, Rzeszow, Jaroslau und Przemysl
37 Glückstadt-Elmshorner	Elmshorn	Glückstadt nach Crempe
38 Graz-Köflacher	Graz	Peitsberg
39 Hessische Ludwigs-E.	Bingen	Ingelheim, Mainz, Oppenheim und Worms
	Mainz	Gustavsburg, Darmstadt und Dieburg
	Mainz (Bischofsheim)	Rüsselsheim, Raunheim und Kelsterbach
40 Homburger	Homburg	
41 Kaiser Ferdinands-Nordb.	Wien	Floridsdorf (Zweigb. nach Stockerau), Gänserndorf (Zweigb. n. Marchegg), Lundenburg (Zweigb. nach Brünn), Prerau (Zweigb. nach Olmütz), Schönbrunn (Zweigbahn nach Troppau), Ostrau (Zweigb. nach Witkowitz), Oderberg (Zweigb. nach Annaberg), Dziedzitz (Zweigb. nach Bielitz), Trzebinia (Zweigb. nach Mysłowitz), Szczakowa (Zweigb. nach Granica)
42 Kaiserin Elisabeth a. Lokom.-Bahn	Wien	St. Pölten, Enns, Linz, Wels (Zweigb. nach der Bayerischen Gr. bei Passau), Lambach (Zweigb. nach Gmunden), Böcklabruck und Frankenmarkt
42 Kaiserin Elisabeth b. Pferde-Bahn	Linz (Urfahr)	St. Magdalena, Oberndorf, Lest, Kerschbaum, Angern und Hollau
43 Köln-Mindener (u. Gießener)	Deutz (Köln)	Düsseldorf, Duisburg, Oberhausen (Zweigb. nach Ruhrort und über Wesel nach Emmerich), Dortmund, Hamm und Bielefeld
	Deutz (Köln)	Siegburg, Betzdorf (Zweig. nach Siegen), Dillenburg und Wetzlar
44 Kurf. Friedr. Wilh. Nordb	Gerstungen	Bebra, Guntershausen, Kassel und Hümme (Zweigb. nach Carlshafen)
45 Leipzig-Dresdener	Leipzig	Riesa, Röderau und Coswig (Zweigb. nach Meißen)
46 Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	Nürnberg	Muggenhof
47 Lübeck-Büchener	Lübeck	Ratzeburg und Mölln
48 Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	Magdeburg	Schönebeck (Zweigb. nach Staßfurt und Lödderburg), Cöthen und Halle
49 a. Magdeburg-Halberstädter	Magdeburg	Langenweddingen, Hadmersleben, Oschersleben, Halberstadt und Quedlinburg
b. Cöthen-Bernburger	Cöthen	Biendorf (Zweigb. nach den Kohlengruben Preußlitz, Körmigk und Gerlebogk)
50 Magdeburg-Wittenbergesche	Magdeburg	Welmsstedt, Mahlwinkel, Tangerhütte (Zweigb. nach Bälben) Stendal, Osterburg und Seehausen
51 Mecklenburgische	Hagenow	Schwerin, Kleinen (Zweigb. nach Wismar), Bützow (Zweigb. nach Güstrow)
52 Mohacs-Fünfkirchener	Uszög (bei Fünfkirchen)	Villany
53 Neisse-Brieger	Brieg	Grottkau
54 Niederländische Rhein-E	Amsterdam u. Rotterdam	Utrecht und Arnheim
55 Niederschlesische Zweigbahn	Glogau	Klopschen, Sprottau und Sagan
56 a. Oesterreichische nördliche	Brünn und Olmütz	Böhmisch-Trübau, Pardubitz, Prag, Aussig und Bodenbach
b. Oesterreich. südöstliche	Marchegg	Preßburg, Pesth, Czegled, Szegedin, Temesvar u. Jassenova (Flügelb. nach Oravicza)
c. Wien-Neu-Szönyer	Wien	Bruck a. L. und Raab
57 Oppeln-Tarnowitzer	Oppeln	Malapane, Kl. Stanisch, Zawadzki und Tworog
58 a. Pfälzische Ludwigsbahn	d. Bayer. Gr. bei Berbach	Homburg (Zweigb. nach Zweibrücken), Kaiserslautern, Neustadt, Schifferstadt (Zweigbahn nach Speyer), Ludwigshafen und Frankenthal
b. Pfälzische Maximiliansb	Neustadt	Edenkoben und Landau
59 Rheinische	Köln	Düren und Aachen
	Cleve	Crefeld, Köln, Bonn und Koblenz
60 a. Südbahn, Oesterreichische	Wien	Mödling (Zweigb. n. Laxenburg), Wiener-Neustadt (Zweigb. n. Oedenburg), Bruck a. M., Graz, Marburg, Cilli, Steinbrück (Flügelb. über Agram nach Sissek), Laibach und Nabresina
	Pragerhof	Kanizsa und Stuhlweissenburg
b. Nordtiroler	d. Bayer. Gr. bei Kufstein	Wörgl, Brixlegg, Schwaz und Hall
c. Venetianische u. Südtirol.	Nabresina	Udine, Mestre (Zweigb. nach Venedig), Padua, Vicenza, Verona (Zweigb. n. Mantua)
	Verona	Roveredo und Trient
61 Süd-Norddeutsche	Pardubitz	Königgrätz, Josefstadt (Zweigb. nach Schwadowitz), Falgendorf und Turnau
62 Taunus-Bahn	Frankfurt a. M.	Höchst (Zweigbahn nach Soden), Hochheim und Castel (Mainz gegenüber)
63 Theiß-Bahn	Czegled	Szelnek (Flügelb. nach Arad), Pilispél-Ladany (Flügelb. nach Großwardein), Debreczin, Nyiregyhaza, Tokay und Miskolcz
64 Thüringische	Halle	Merseburg, Corbetha (Zweigbahn nach Leipzig), Weissenfels (Zweigbahn nach Gera), Naumburg, Apolda, Weimar, Erfurt, Gotha und Eisenach
65 Werra-E.	Eisenach	Salzungen, Meiningen, Hildburghausen und Eisfeld

8	9	
nach	In die Bahn münden (innerhalb ihrer Endpunkte):	
Stargard		30a
Cöslin		- b
Furth am Walde		31
Waldenburg resp. Hermsdorf		32
Frankenstein		
Segen Gottes resp. Zbeschau	bei Ober-Gerspitz die Kaiser Ferdinands Nordbahn	33
Kladno		34a
Lana (Pine)		- b
der Kurh. Bayer. Gr. bei Kahl (ger. bis Aschaffenburg)		35
Lemberg		36
Itzehoe		37
Köflach		38
der Hess. Bayer. Grenze		
Aschaffenburg	bei Darmstadt die Main-Neckar-Bahn	39
Frankfurt a. M.		
Frankfurt a. M.		40
Krakau	bei Oderberg (Preuß. Grenze bei Annaberg) die Preuß. Wilhelmsb., bei Oswiecim die Oberschlesische E.	41
d. Bayer. Gr. b. Salzburg	bei Linz die Pferdebahn nach Budweis	42a
Budweis		- b
Minden	bei Düsseldorf, Duisburg, Oberhausen und Dortmund die Bergisch-Märkische, bei Hamm die Westfälische und bei Löhne die Hannoversche Westbahn	43
Gießen	bei Wetzlar die Herzogl. Nassauische Staatsbahn	
der Kurh. Gr. bei Haueda	bei Guntershausen die Main Weser-Bahn und bei Kassel die Hannoversche Südbahn	44
Dresden	bei Riesa die Niedererzgebirgische Staatsb., bei Röderau die Berlin-Anhaltische E. u. b. Pristewitz d. Zwgb. n. Großenhain	45
Fürth	bei Muggenhof (Fürther Kreuzung) die Bayerische Ludwigs-Südnordbahn	46
Büchen		47
Leipzig	bei Cöthen die Berlin-Anhaltische und Cöthen-Bernburger E., bei Halle die Thüringische und Berlin-Anhaltische E.	48
Thale	bei Oschersleben die Herzogl. Braunschweigische Staatsbahn	49a
Bernburg		- b
Wittenberge		50
Rostock		51
Mohacs		52
Neisse		53
d. Preuß. Gr. b. Emmerich	bei Utrecht die Niederländische Central-Eisenbahn	54
Hansdorf		55
der Böhm. Sächs. Grenze	bei Pardubitz die Süd Norddeutsche Verbindungsbahn, bei Prag und Kralup die Buschtiehrader und bei Aussig die Aussig-Teplitzer E.	56a
Bazias	bei Czegled die Theißbahn	- b
Neu-Szöny		- c
Tarnowitz		57
Worms	bei Neustadt die Pfälzische Maximiliansbahn	58a
Weißenburg		- b
Herbesthal an der Belg. Gr.	bei Aachen die Aachen-Mastrichter, bei Aachen und Neuß die Aachen-Düsseldorfer, bei Crefeld die	59
Bingerbrück	Ruhrort-Crefelder und bei Köln die Köln-Mindener E.	
Triest	bei Graz die Graz-Köflacher E., bei Nabresina die Venetianische Linie	60a
Ofen u. Neu-Szöny		
Innsbruck		- b
Peschiera resp. Landesgr.		- c
Botzen		
Reichenberg i. Böhm.		61
Biebrich und Wiesbaden	bei der Haltestelle Biebricher Curve die Nassauische Staats-E.	62
Kaschau		63
Gerstungen	bei Eisenach die Werra-E., bei Fröttstedt die Pferdebahn nach Waltershausen	64
Coburg und Sonneberg		65

	I. Staatsbahnen.	10 Länge der Bahn: Meilen (à 2000 Ruthen = 7532 Meter)	10 Länge der Bahn: Kilometer.	11 a. Davon sind verpachtet: Meilen.	11 b. Außerdem sind gepachtet: Meilen.	12 Also Betriebslänge: Meilen	12 Also Betriebslänge: Kilometer.	12 Mittlerer Jahresdurchschnitt: Meilen.	12 Mittlerer Jahresdurchschnitt: Kilometer.	13 In den Tarifen wird die Bahnlänge angenommen auf: Meilen.
1	Badische	74,46	560,91	—	—	74,46	560,91	68,44	515,48	74,5
2	Bayerische a. Ludw.-Südnordb.	75,90	571,68	2,54	—	73,32	552,25			
	b. Ludw.-Westbahn	27,47	206,90	2,20	—	25,27	190,33			
	c. Maximiliansb.	44,23	333,14	—	1,16	45,39	341,84			
	d. Fürth. Kreuzung	0,275	2,071	—	—	0,275	2,071			
	e. gep. Zweigbahnen:									
	1. Bayreuther			—	—	2,756	20,758	165,84	1249,33	170,18
	2. Starnberger			—	—	2,766	20,834			
	3. Ansbacher			—	—	3,373	26,212			
	4. Stockheimer			—	—	3,248	24,464			
	5. Miesbacher			—	—	2,303	17,346			
	6. Illerbahn			—	—	11,294	85,068			
		147,875	1113,79	4,74	27,10	170,195	1281,91			
3	Braunschweigische	26,62	200,50	—	—	26,62	200,50	—	—	27,0
4	Hannoversche	107,55*	810,04	—	10,26	117,81*	887,36	117,64	886,10	—
5	Main-Neckar	11,62	87,52	—	—	11,62	87,52	—	—	11,82
6	Main-Weser	26,59	200,28	—	—	26,59	200,28	—	—	27,0*
7	Nassauische	25,08	188,88	—	—	25,08	188,88	24,98	188,15	25,14
8	Preuß. Niederschles.-Märk.	51,62	388,80	—	—	51,62	388,80	—	—	51,8
9	" Ostbahn	109,33	823,47	—	—	109,33	823,47	—	—	108,93
10	" Saarbrücker (u Trier)	18,61	140,20	—	0,64	19,25	145,02	—	—	19,25
11	" Westfälische	27,21*	208,71	0,61	—	27,10	204,11	—	—	27,25
12	Sächsische östliche									
	a. Sächsisch-Böhmische	7,21	54,31	—	1,46	8,67	65,30	—	—	8,96
	b. Sächsisch-Schlesische	13,55	102,06	—	—	13,55	102,06	—	—	13,94
	c. Tharandt-Freiberger	3,51	26,44	—	—	3,51	26,44	—	—	3,49
13	Sächsische westliche									
	a. Niedererzgebirgische	16,95	126,91	—	1,63	18,44	139,11	—	—	19,0
	b. Obererzgebirgische	6,10	45,95	—	—	6,10	45,95	—	—	6,37
	c. Sächsisch-Bayerische	22,48	169,32	—	1,53	24,01	180,84	—	—	23,2 u. 23,9*
14	Württembergische	65,31	491,91	—	—	65,31	491,91	64,64	486,86	65,31
	II. Privatbahnen									
	a) unter Staatsverwaltg.									
15	Aach.-Düss. a Aach.-Düssel.	11,43	86,01	—	—	11,43	86,09	—	—	11,4
	Ruhrorter b. Ruhrort-Crf.	5,601	42,189	—	—	5,601	42,189	—	—	5,6
16	Bergisch-Märkische	47,42	357,17	—	—	47,42	357,17	47,01	354,08	47,42*
17	a. Löbau-Zittauer	4,51	33,97	—	—	4,51	33,97	—	—	4,5
	b. Zittau-Reichenberger	3,55	26,74	—	—	3,55	26,74	—	—	3,58
18	a. Oberschlesische	35,72	269,04	2,0	—	33,72*	253,98	—	—	34,2 min. 33,7*
	b. Breslau-Posen-Glogauer	27,84	209,69	—	—	27,84	209,69	—	—	27,8
19	Stargard-Posener	22,63	170,45	—	—	22,63	170,45	—	—	22,70
20	Rhein-Nahe-E.	16,02	120,66	—	—	16,02	120,66	—	—	16,17
21	Wilhelms-Bahn	21,38	161,03	—	2,08	23,46	176,70	—	—	23,46
	b) in Privatverwaltung.									
22	Aachen-Mastrichter	8,68	65,37	—	3,72	12,40	93,40	—	—	12,4
23	Alberts-Bahn a. Hauptb.	1,81	13,63	—	—	5,11	38,49	—	—	2,0
	b. Zweigb.	3,30	24,86	—	—					3,2
24	a. Altona-Kieler	14,08	106,05	—	—	14,08	106,05	—	—	14,0
	b. Rendsburg-Neumünster	4,62	34,80	—	—	4,62	34,80	—	—	4,6
25	Aussig-Teplitzer	2,42*	18,227	—	—	2,42	18,227	—	—	3,0
26	Bayerische Ostbahnen	61,30	461,71	1,10	—	60,20	453,42	—	—	60,2
27	Berlin-Anhaltische	47,40	357,02	—	—	47,40	357,02	—	—	47,5
28	a. Berlin-Hamburger	37,57	282,98	—	2,09	39,66	298,72	—	—	39,7
	b. Hamburg-Bergedorfer	2,09	15,74	2,09	—	—	—	—	—	—
29	Berlin-Potsdam-Magdebg.	19,537	147,153	—	—	19,537	147,153	—	—	20,0

14		15		
Von der Bahnlänge (Kol. 10) sind doppelgeleisig		Der Betrieb ist eröffnet		
		a.	b.	
Meilen.	Kilometer.	streckenweise zuerst am	auf der ganzen Bahn am	
36,40	274,16	12. September 1840 .	15. Juni 1863 . . .	1
2,86	21,51	1. Oktober 1844 . .	24. Januar 1859 . .	2a
1,95	14,69	1. August 1852 . .	1. Oktober 1854 . .	- b
9,45	71,18	1. Juni 1838 . . .	15. August 1860 . .	- c
—	—	. . . . .	1. Oktober 1862 . .	- d
—	—	. . . . .	28. November 1863 .	- e 1
—	—	21. Mai 1854 . . .	15. Dezember 1854 .	- - 2
—	—	. . . . .	1. Juli 1859 . . .	- - 3
—	—	20. Februar 1861 . .	1. März 1863 . . .	- - 4
—	—	. . . . .	20. November 1861 .	- - 5
—	—	12. Oktober 1862 . .	1. Juni 1863 . .	- - 6
14,26	107,41			
11,09	83,53	1. Dezember 1838* .	20. Juli 1858 . . .	3
37,60	283,22	19. Mai 1844 . . .	8. Dezember 1862	4
10,25	77,20	22. Juni 1846 . . .	1. August 1846 . .	5
1,85	13,93	19. Dezember 1849 . .	15. Mai 1852 . . .	6
—	—	11. August 1856* . .	10. Januar 1863 . .	7
51,31	386,47	23. Oktober 1842 . .	15. Oktober 1846 . .	8
—	—	27. Juli 1851* . . .	4. Dezember 1862 .	9
4,36	32,84	15. September 1850* .	29. August 1861 . .	10
—	—	1. Oktober 1850 . .	23. Juni 1856 . . .	11
8,67	65,30	1. August 1848 . .	19. April 1852 . . .	12a
13,55	102,06	17. November 1845 .	1. September 1847 .	- b
1,56	11,75	. . . . .	11. August 1862 . .	- c
15,18	114,34	30. August 1847 . .	15. November 1858 .	13a
0,97	7,31	1. November 1854 . .	15. Mai 1858	- b
			Zweigbahn seit 19. September 1859	
21,72	163,60	19. September 1842 .	16. Juli 1851 . . .	- c
18,31	139,41	22. Oktober 1845 . .	4. August 1862 . .	14
0,63	4,75	12. August 1852 . . .	17. Januar 1853 . .	15a
—	—	5. Oktober 1849 . .	15. Oktober 1851 . .	- b
8,39	63,19	20. Dezember 1838* .	21. September 1863 .	16
0,04	0,30	. . . . .	10. Juni 1848 . . .	17a
—	—	. . . . .	1. Dezember 1859 .	- b
26,06	196,29	22. Mai 1842 . . .	16. März 1863 . . .	18a
—	—	29. Oktober 1856 . .	18. Mai 1858 . . .	- b
—	—	10. August 1847 . .	10. August 1848 . .	19
—	—	15. Juli 1858 . . .	26. Mai 1860 . . .	20
—	—	1. Januar 1846* . .	20. Dezember 1858 . .	21
0,75	5,65	27. Januar 1853 . .	1. Oktober 1856 . .	22
0,29	2,18	. . . . .	28. Juni 1855 . . .	23a
—	—	. . . . .	1. April 1857 . . .	- b
1,89	14,24	. . . . .	18. September 1844 .	24a
—	—	. . . . .	18. September 1845 .	- b
—	—	. . . . .	20. Mai 1858 . . .	25
—	—	3. November 1858 .	20. September 1861 .	26
13,09	98,59	1. September 1840* .	3. August 1859 . .	27
22,73	171,20	15. Oktober 1846 . .	16. Dezember 1846 . .	28a
2,09	15,74	. . . . .	17. Mai 1842 . . .	- b
18,849	141,971	22. September 1838 .	7. August 1846* . .	29

	II. Privatbahnen. (Forts.)	10 Länge der Bahn: Meilen (à 2800 Ruthen = 7532 Meter).	10 Länge der Bahn: Kilometer.	11 a. Davon sind verpachtet: Meilen.	11 b. Außerdem sind gepachtet: Meilen.	12 Also Betriebslänge: Meilen.	12 Also Betriebslänge: Kilometer.	12 Mittlerer Jahresdurchschnitt: Meilen.	12 Mittlerer Jahresdurchschnitt: Kilometer.	13 In den Tarifen wird die Bahnlänge angenommen auf: Meilen.
30	Berlin-Stettiner									
	a. Berlin-Stettin-Stargard	22,49	169,39	—	—	22,49	169,39	—	—	22,49
	b. Starg.-Cöslin-Colberg	22,80	171,73	—	—	22,80	171,73	—	—	22,80
31	Böhmische Westbahn	25,77	194,1	—	0,33	26,66	200,80	26,33	198,32	27,13
32	Breslau-Schweidnitz-Freib.	22,893	172,43	—	—	22,893	172,43	—	—	22,7
33	Brünn-Rossitzer	3,75	28,245	—	—	3,75	28,245	—	—	3,0*
34	Buschtěhrader a. Lokom.-B.	3,43	25,83	—	0,41*	3,84	28,92	—	—	3,0
	Buschtěhrader b. Pferde-B.	3,96*	24,33*	—	—	7,46	56,19	—	—	7,5
		4,20	31,44	—	—					
35	Frankfurt-Hanauer	3,29	24,78	—	2,17	5,46	41,136	—	—	5,33
36	Galizische Carl-Ludwig-B.	46,81	352,54	—	—	46,81	352,54	—	—	47,5
37	Glückstadt-Elmshorner	4,50	33,89	—	—	4,50	33,89	—	—	4,50
38	Graz-Köflacher	5,31	40,0	—	—	5,31	40,0	—	—	5,5
39	Hessische Ludwigs-E.	24,39	183,69	—	—	24,39	183,69	—	—	25,57
40	Homburger	2,41	18,15	—	—	2,41	18,15	—	—	2,50
41	Kaiser Ferdinands-Nordb.	80,77	608,36	0,43	—	80,34	605,12	—	—	82,5
42	Kaiserin Elisabeth a. Lokom.-Bahn	57,47	432,86	0,75	0,21	56,93	428,80	—	—	56,93
	Kaiserin Elisabeth b. Pferde-Bahn	17,27	130,13	—	—	17,27	130,13	—	—	17,27
43	Köln-Mindener (u. Gießener)	71,007	534,824	2,114	—	68,893	518,902	—	—	68,89
44	Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	19,20	144,61	—	0,81	19,81	149,21	—	—	20,25
45	Leipzig-Dresdener	16,53	124,50	—	—	16,53	124,50	—	—	16,50
46	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	0,8	6,03	—	—	0,8	6,03	—	—	0,8
47	Lübeck-Büchener	6,30	47,45	—	—	6,30	47,45	—	—	6,3
48	Magdb.-Cöthen-Halle-Leipz.	17,82	134,22	—	1,54	19,36	145,82	—	—	19,5
49	a. Magdeburg-Halberstädter	11,69	88,03	—	—	11,69	88,03	—	—	11,75
	b. Cöthen-Bernburger	4,0	30,124	—	—	4,0	30,124	—	—	2,75 resp. 4*
50	Magdeburg-Wittenbergesche	14,3*	107,71	—	—	14,3	107,71	—	—	14,3*
51	Mecklenburgische	19,27	145,14	—	—	19,27	145,14	—	—	19,3
52	Mohacs-Fünfkirchener	8,08	60,86	—	—	8,08	60,86	—	—	8,0
53	Neisse-Brieger	5,83	43,91	—	0,35	6,18	46,55	—	—	6,2
54	Niederländische Rhein-E.	21,70	163,44	—	1,54	23,24	175,04	—	—	24,50
55	Niederschlesische Zweigbahn	9,50	71,554	—	—	9,50	71,554	—	—	9,5
56	a. Oesterreich. nördliche	63,81	480,62	1,50	—	62,31	469,32	—	—	62,45
	b. Oesterreich. südöstliche	92,15	694,07	—	—	92,15	694,07	—	—	92,15
	c. Wien-Neu-Szönner	20,93	157,64	—	—	20,93	157,64	—	—	21,15
57	Oppeln-Tarnowitzer	10,12	76,22	—	—	10,12	76,22	—	—	10,5
58	a. Pfälzische Ludwigsbahn	19,67	148,16	—	—	19,67	148,16	—	—	20,0
	b. Pfälzische Maximiliansb.	6,216	46,82	—	—	6,216	46,82	—	—	6,32
59	Rheinische	47,62	358,77	—	—	47,62	358,77	46,14	347,53	47,75
60	a Südbahn, Oesterreichische	153,08	1152,993	—	—	153,08	1152,993	—	—	156,0
	b Nordtiroler	10,04	75,62	0,29	—	9,75	73,44	—	—	10,0
	c. Venetianische u. Südtirol.	70,60	531,76	1,06	—	69,54	523,79	—	—	68,63
61	Süd-Norddeutsche	26,18	197,19	—	—	26,18	197,19	—	—	27
62	Taunus-Bahn	6,72	50,62	—	—	6,72	50,62	—	—	6,72
63	Theiß-Bahn	77,31	582,30	—	—	77,31	582,30	—	—	79,06
64	Thüringische	37,26	280,64	—	—	37,26	280,64	—	—	37,50
65	Werra-E	19,92	150,04	—	2,72	22,64	170,52	—	—	22,75

14		15		
Von der Bahnlänge (Kol. 10) sind doppelgeleisig		Der Betrieb ist eröffnet		
Meilen.	Kilometer.	a. streckenweise zuerst am	b. auf der ganzen Bahn am	
9,84	74,11	1. August 1842 . .	1. Mai 1846 . . .	30a
—	—	. . . . .	1. Juni 1859 . . .	- b
—	—	15. Oktober 1861 . .	2. April 1863 . . .	31
—	—	29. Oktober 1843 . .	1. November 1858 .	32
—	—	2. Januar 1856 . .	10. August 1862 . .	33
—	—	5. November 1855 .	30. Juli 1856 . . .	34a
—	—	im Jahre 1833 . . .	4. November 1863 . . / im Jahre 1836 . . .	- b
—	—	10. September 1848 .	22. Juni 1854 . . .	35
—	—	20. Februar 1856 . .	5. November 1861 .	36
—	—	19. Juli 1845 . . .	15. Oktober 1857 . .	37
—	—	. . . . .	3. April 1860 . . .	38
1,83	13,78	23. März 1853* . .	3. Januar 1863 . .	39
—	—	. . . . .	10. September 1860 .	40
23,0	173,24	6. Januar 1838 . .	1. Januar 1858 . .	41
5,09	38,34	15. Dezember 1858 .	1. September 1861 .	42a
—	—	. . . . .	1. Mai 1836 . . .	- b
39,32	297,63	20. Dezember 1845 .	12. Januar 1862* . .	43
1,85	13,93	10. April 1848 . . .	25. September 1849 .	44
15,33	115,46	24. April 1837 . . .	7. April 1839 . . .	45
—	—	. . . . .	7, Dezember 1835 .	46
—	—	. . . . .	16. Oktober 1851 . .	47
15,77	118,78	29. Juni 1839 . . .	Hauptb. 18. August 1840 / Zweigb. 12. Mai 1857	48
4,795	36,116	15. Juli 1843 . . .	2. Juli 1862* . . .	49a
—	—	1. September 1846 .	2. April 1857 . . .	- b
0,10	0,768	7. Juli 1849 . . .	25. Oktober 1851 . .	50
—	—	1. Mai 1847 . . .	13. Mai 1850 . . .	51
—	—	1. Dezember 1854 .	1. Dezember 1858 .	52
—	—	25. Juli 1847 . . .	26. November 1848 .	53
8,67	65,30	28. Dezember 1843* .	15. Februar 1856 . .	54
—	—	. . . . .	1. November 1846 .	55
9,97	75,10	24. August 1845 . .	8. April 1851 . . .	56a
0,54	4,07	16. Juli 1846 . . .	20. Juli 1858 . . .	- b
—	—	13. September 1846 .	11. August 1856 . .	- c
—	—	16. Februar 1857 . .	24. Januar 1858 . .	57
16,44	123,83	11. Januar 1847 . .	25. August 1849 . . Zweigb. u. Zweibrücken 15. Mai 1857	58a
—	—	18. Juli 1855 . . .	26. November 1855 .	- b
23,38	176,06	2. August 1839 . .	5. März 1863 . . .	59
61,3	461,71	im Jahre 1840 . . .	1. Januar 1863 . .	60a
—	—	. . . . .	25. November 1858 .	- b
11,92	89,78	13. Dezember 1842 . .	3. Oktober 1860 . .	- c
—	—	4. November 1857 .	1. Mai 1859 . . .	61
3,11	23,43	26. September 1839 .	3. August 1840 . . Zweigb. Höchst-Soden 22. Mai 1847	62
0,56	4,21	23. November 1857 .	14. August 1860 . .	63
20,26	152,60	6. Juni 1846 . . .	19. März 1859 . . .	64
—	—	2. November 1858 .	20. Januar 1859 . .	65

Abſchnitt B.

Bahnbeſchreibung und Anlage-Kapital.

		16	17		18					19			
					I. Allgemeine Be=								
					A. Bahnkörper (bauliche								
	I. Staatsbahnen.	Der Bahndamm hat eine Kronenbreite von Fuß	Tunnels. a. Zahl derselben.	b. Gesamtlänge aller. Rth.	c. Länge des größten. Rth.	Brücken, größere (über 30 Fuß lichter Weite jeder Oeffnung). a. ganz massive. Anz.	b. eiserne. Anz.	c. hölzerne. Anz.	d. größte Weite einer Jochöffnung. Fuß.	e. Länge der größten Brücke. Fuß.	Brücken, kleinere (unter 30 Fußlichter Weite jed. Oeffn.). a. ganz massive. Anz.	b. eiserne. Anz.	c. hölzerne. Anz.	d. größte Weite einer Jochöffnung. Fuß.
1	Badische	23,89	14	1283	239	6	27	1	143	768	162	116	14	2
2	Bayerische a. Ludw.-Südnordb.	14,41 resp. 25,57	3	146	78,7	25	--	27	167	550	91	—	31	20
	b. Ludw.-Westbahn	14,41 resp. 25,57	1	256	256	11	—	—	65	580	48	—	10	13
	c. Maximiliansbahn	14,41 resp. 25,57	1	—	—	14	6	2	—	640	36	7	17	11
	d. Fürth.-Kreuzung	12,786	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—
	e. gep. Zweigbahnen													
	1. Bayreuther	14,41	—	—	—	1	—	—	32	160	2	—	—	15
	2. Starnberger	14,41	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	3. Ansbacher	14,41	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	11
	4. Stockheimer	14,41	—	—	—	—	4	—	106	152	—	6	—	19
	5. Miesbacher	14,418	—	—	—	—	1	—	43	96	1	1	—	11
	6. Illerbahn	10,5	—	—	—	1	—	—	33	206	4	6	2	9
3	Braunschweigische	12,7 und 24,1*	—	—	—	1	6	1	77,4	286	69	3	73	2,5
4	Hannoversche	26,06	1	—	83	—	32	—	116	—	—	56	—	9,2
5	Main-Neckar	23,9	—	—	—	2	—	—	108	960	4	2	—	12
6	Main-Weser	23,5 resp. 26,2	—	—	—	8	—	—	54,92	459	61	1	—	5,49
7	Nassauische	25,5	20	1763	194	1	13	—	191	510	346	123	—	3,2
8	Preuß. Niederschles.-Märk.	25	—	—	—	23	8	—	—	543	428	61	49	12
9	» Ostbahn	15	—	—	—	13	34	—	386	2668	730*	145	—	2
10	» Saarbrücker (u. Trier)	29	3	499	317	8	1	—	70	716	222	9	53	2
11	» Westfälische	24—27	—	—	—	--	2	—	50	92	23	31	—	8
12	Sächsische östliche													
	a. Sächsisch-Böhmische	25	2	115	73	4	—	--	90	1301	118	8	2	6
	b. Sächsisch-Schlesische	25	—	—	—	23	1	1	52	552	64	2	—	5
	c. Tharandt-Freiberger	25	2	35	32	7	2	—	65	144	17	4	—	5
13	Sächsische westliche													
	a. Niedererzgebirgische	14 und 25*	1	45	--	16	1	13	90	828	83	12	14	11
	b. Obererzgebirgische	14 und 25*	—	—	—	5	4	—	66	263	11	14	1	7
	c. Sächsisch-Bayerische	» 25	—	—	—	4	3	3	48	704	39	21	18	5
14	Württembergische	14,61, 23,74 u. 24,63	11	962	236	4	44	3	131,5	840	21	71	29	9,13
	II. Privatbahnen													
	a) unter Staatsverwaltg.													
15	Aach.-Düss. a. Aach.-Düsseld.	25	--	—	—	1	—	—	45	346	79	10	3	12
	Ruhrorter b. Ruhrort-Cref.	25	--	—	—	—	—	--	--	—	48	7	2	14
16	Bergisch-Märkische	12, 15 und 24	11	1136	248,53	12	22	—	100	488	116	35	15	6
17	a. Löbau-Zittauer	25	—	—	—	2	—	4	31	54	26	—	—	11
	b. Zittau-Reichenberger	25	--	—	—	9	—	4	33	2386	32	7	—	5
18	a. Oberschlesische	26 resp. 15	—	—	—	3	17	6	68	562	266	49	27	2
	b. Breslau-Posen-Glogauer	16	—	—	—	2	23	—	100	1680	121	101	—	3
19	Stargard-Posener	15	--	--	--	3	—	—	72	600	122	22	--	3
20	Rhein-Nahe-E	29	15	953,5	123,8	32	13	—	88,41	322	230	69	—	15
21	Wilhelms-Bahn	15 resp. 24	1	192		--	17	—	76	321	132	27	4	4
	b) in Privatverwaltung.													
22	Aachen-Mastrichter	14 resp. 25	—	—	—	—	2	—	100	697	55*	2	22	11
23	Albertsbahn	25,26	—	--	—	3	2	—	50,51	144	17	5	—	5,41
24	a. Altona-Kieler	29	—	—	—	1	—	—	37	54	20	2	—	5,5
	b. Rendsburg-Neumünster	20	—	—	—	—	2*	—	32	419	4	--	7	5,5
25	Aussig-Teplitzer	25	—	—	—	—	1	—	36	60	22	4	—	24
26	Bayerische Ostbahnen	30	2	83	57	18	12	—	288	1700	73	105	—	9
27	Berlin-Anhaltische	27	—	—	—	4	7	18	122,75	990	240	26	52	2
28	a. Berlin-Hamburger	26	—	—	—	7	11	—	60	440	99	9	7	10
	b. Hamburg-Bergedorfer													
29	Berlin-Potsdam-Magdebrg.	24	--	—	—	—	13	5	68	700	1	30	5	8

20	21								22		23		24			

schreibung der Bahn.

Beschaffenheit desselben, Kunstbauten ꝛc.).

Durchlässe.	Viadukte.								Dämme (von 5 Fß. u. darüber).		Einschnitte (von 3 Fß. u. tiefer).		Kommunikationswege ꝛc.			
	a. Zahl derselben.	b. Gesamtlänge aller.	c. Länge der größten Viadukte.		d. Höhe der größten Viadukte.		e. Bogenzahl		a. Gesammtlänge aller.	b. größte Höhe.	a. Gesammtlänge aller.	b. größte Tiefe.	a. die im Niveau der Bahn liegen u. v. d. Wärtern geschlossen werden müssen (Wege-Ueberfahrten)	b. die über die Bahn geführt sind (Ueberbrückungen, Wege-Ueberführungen).	c. die unter der Bahn durchgeführt sind (Unterbrückungen, Wege-Unterführungen, Durchfahrten).	
Anz.		Rth.	Fuß		Fuß				Rth.	Fuß.	Rth.	Fuß.	Anz.	Anz.	Anz.	
991	28	69	348	—	92,71	—	22	—	54 735	76	19 069	86	668	27	164	1
1224	—	—	—	—	—	—	—	—	56 800	168	55 700	98	635	12	247	2 a
490	—	—	—	—	—	—	—	—	30 000	103	9300	81	161	29	44	- b
315	—	—	—	—	—	—	—	—	31 893	93	25 480	84	424	10	27	- c
2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	2	- d
74	—	—	—	—	—	—	—	—	2200	22	2600	35	31	1	2	- e
1	—	—	—	—	—	—	—	—	800	10	200	20	21	—	—	- 2
45	—	—	—	—	—	—	—	—	2984	98	1154	33	37	1	9	- 3
62	—	—	—	—	—	—	—	—	2974	23	547	24	47	—	3	- 4
42	—	—	—	—	—	—	—	—	1391	69	934	33	32	2	4	- 5
60	—	—	—	—	—	—	—	—	5920	60	2939	31	115	4	—	- 6
178	—	—	—	—	—	—	—	—	20 238	52	11 349	69	351	7	23	3
673	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1422	27	85	4
122	13	723	308	—	24	—	8	—	11 981	26,98	4091	25,41	97	3	9	5
434	2	92,77	876	237	55,75	76,71	24	3	29 982	68	16 677	77	175	12	85	6
497	1	17,5	210	—	38	—	7	—	19 532	41	11 948	45	383*	5	271	7
669	4	328	1550	1506	82	112	35	30	28 500	80	17 000	70	641	24	70	8
in Kol. 19	—	—	—	—	—	—	—	—	105 704	79	25 100	54	1105	3	39	9
119	—	—	—	—	—	—	—	—	13 530	83,8	8826	90,8	177	8	45	10
363	4	259	1535	—	110	—	24	—	19 404	138	8083	72	345	3	38	11
210	7	430	2344	1489	38	20	59	32	9508	33	4536	31	70	2	81	12 a
440	7	212	707	{738 553}	61	{87 91}	11	{13 9}	949	54	950	47	106	22	67	- b
12	3	121	617	—	135	—	5	—	3457	74	3308	52	29	4	37	- c
301	16	550	864	—	158	—	15	—	18 747	130	2090	81	213	34	104	13 a
239	—	—	—	—	—	—	—	—	4031	40	1379	39	72	—	10	- b
760	9	382	1846	888	251*	213	70	8	18 646	63	12 721	56	236	18	49	- c
1147	5	170	—	913	—	100	21	—	64 635	103	41 085	68	578	44	150	14
15	—	—	—	—	—	—	—	—	10 736	65,5	6038	39	117	11	31	15 a
4	—	—	—	—	—	—	—	—	2827	9,42	928	12	86	—	1	- b
695	1	31	371	—	65	—	6	—	49 391	121,95	17 607	115	712	23	163	16
96	8	182	368	—	63	—	7	—	4501	59	3400	53	63	5	29	17 a
37	2	29	245	—	39	—	4	—	3137	81	1983	49	30	4	35	- b
670	—	—	—	—	—	—	—	—	—*	55	8812	27	730	37	10	18 a
376	—	—	—	—	—	—	—	—	3406	30	769	34	460	4	9	- b
195	—	—	—	—	—	—	—	—	5876	41,6	11 083	38	286	—	3	19
156	—	—	—	—	—	—	—	—	19 235	100,24	8331	83,8	169	10	26	20
15	—	—	—	—	—	—	—	—	10 328	40,5	16 182	30	274	1	11	21
234*	—	—	—	—	—	—	—	—	7924*	66	6339*	71	111*	13*	49*	22
22	—	—	—	—	—	—	—	—	962	21,64	406	45,11	36	—	8	23
78	—	—	—	—	—	—	—	—	8000	31	4125	31	142	2	22	24 a
19	—	—	—	—	—	—	—	—	1220	16,5	1266	8,25	47	—	2	- b
50	1	40,2	483	—	24	—	14	—	2423	25	604	24,5	28	—	18	25
508	—	—	—	—	—	—	—	—	34 407	62	11 469	70	593	12	88	26
20	—	—	—	—	—	—	—	—	19 625	31	11 420	36	527	9	39	27
538*	—	—	—	—	—	—	—	—	14 270	40	4600	45	424	5	13	28
74	—	—	—	—	—	—	—	—	9424	23	3426	33	274	2	2	29

	II. Privatbahnen. (Forts.)	16	17			18					19			
						I. Allgemeine Be-								
						A. Bahnkorper (bauliche								
		Der Bahndamm hat eine Kronenbreite von Fuß	Tunnels.			Brücken, größere (über 30 Fuß lichter Weite jeder Oeffnung).					Brücken, kleinere (unter 30 Fußlichter Weite jed. Oeffn.).			
			a. Zahl derselben.	b. Gesamtlänge aller. Rth.	c. Länge des größten. Rth.	a. ganz massive. Anz.	b. eiserne. Anz.	c. hölzerne. Anz.	d. größte Weite einer Oeffnung. Fuß	e. Länge der größten Brücke. Fuß.	a. ganz massive. Anz.	b. eiserne. Anz.	c. hölzerne. Anz.	d. größte Weite einer Oeffnung. Fuß.
30	Berlin-Stettiner													
	a. Berlin-Stettin-Stargard	14 resp. 26	1	13,3	13,3	1	3	3	48	5971	65	15	2	3
	b. Stargard-Cöslin-Colberg	18 resp. 27	—	—	—	8	9	—	55	155	4	2	—	16
31	Böhmische Westbahn	12,09	—	—	—	7	7	—	96,69	536	111	21	11	12
32	Breslau-Schweidnitz-Freib.	15	—	—	—	2	16	—	69,33	156	20	22	16	4
33	Brünn-Rossitzer	13	—	—	—	2	—	3	36	180	4	3	5	18
34	Buschtêhrader a. Lokom.-B.	25,10	—	—	—	—	—	—	—	—	8	—	—	9
	Buschtêhrader b. Pferde-B.	14,10*	—	—	—	—	—	—	—	—	8	—	—	12
35	Frankfurt-Hanauer	25,49*	—	—	—	—	2	—	84,12	307	3	—	—	11
36	Galizische Carl-Ludwig-B.	14,1	—	—	—	6	31	4	54,4	1450	112	62	84	6
37	Glückstadt-Elmshorner	20 resp. 14*	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	14	6,5
38	Graz-Köflacher	12,085	1	27	27	—	—	7	60,42	198	1	—	4	12
39	Hessische Ludwigs-E.	25,49	—	—	—	2	2	—	322	3281	28	13	—	6
40	Homburger	18	—	—	—	—	1	—	58	585	3	5	2	6,5
41	Kaiser Ferdinands Nordb.	12,09 resp. 24,18	1	68	68	14	24	15	63,45	1360	99	34	17	3
42	Kaiserin Elisabeth a. Lokomot.-B.	25,179	3	221,6	97,8	10	40	1	107	648	27	47	7	6
	Kaiserin Elisabeth b. Pferde-B.	10—12	—	—	—	—	—	31	72	132	36	—	75	5
43	Köln-Mindener (u. Gießener)	25	13	725,75	100	53	29	3	100	556	716	94*	37	1
44	Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	28	4	495	262	4	—	—	52	931	59	—	—	10
45	Leipzig-Dresdener	22	1	136	136	5	—	3	91	1218	80	11	4	6
46	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth.)	12,09	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	15,9
47	Lübeck-Büchener	15	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
48	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	15, 22,5 und 24	—	—	—	3	1	6	55	1160	160	1	50	5
49	a. Magdeburg-Halberstädter	24 resp. 15*	—	—	—	—	1	—	40	120	12	36	—	4
	b. Cöthen-Bernburger	16	—	—	—	—	—	2	44	136	2	—	—	20
50	Magdeburg-Wittenbergesche	24	—	—	—	2	8	1	171	3985	88	25	3	2
51	Mecklenburgische	26	—	—	—	—	4	—	40	240	35	10	2	4
52	Mohacs-Fünfkirchener	13,6	—	—	—	2	2	—	54,4	95	79	19	2	2
53	Neisse-Brieger	18	—	—	—	—	—	—	—	—	32	1	3	3
54	Niederländische Rhein-E.	28,54	—	—	—	3	3	—	154	868	96	89	35	6,3
55	Niederschlesische Zweigbahn	16	—	—	—	3	1	1	50	600	32	4	10	5
56	a. Oesterreich. nördliche	24 resp. 25	19	1144	134,36	16	15	—	78,56	501	97	47	10	12
	b. Oesterreich. südöstliche	12, 14 und 24*	1	187	187	15	21	1	181	1535	70	34	4	12
	c. Wien-Neu-Szönyer	12 resp. 24*	—	—	—	—	2	—	50	111	1	8	14	9,66
57	Oppeln-Tarnowitzer	24	—	—	—	—	2	—	46	144	15	10	—	8
58	a. Pfälzische Ludwigsbahn	25,49	12	953	358	—	—	—	—	—	137	25	—	7
	b. Pfälzische Maximiliansb.	25,49	—	—	—	1	—	—	38	82	60	2	—	7
59	Rheinische	26	8	1161	433	16	9	3	132	996	274	17	57	12
60	a. Südbahn, Oesterreich.	25,17	33	2611	380	43	83	7	181	785	105	208	19	6
	b. Nordtiroler	26	1	48	48	2	4	—	144	471	3	8	—	10
	c. Venetianische u. Südtirol.	15,81	7	166	38	43	12	2	92	11400	67	13	2	9,50
61	Süd-Norddeutsche	12	8	567	170	3	1	5	84,6	1510	101	13	8	6
62	Taunus-Bahn	12,77; 14,24 u. 23,33*	—	—	—	1	1	—	41	166	25	5	2	6,4
63	Theiß-Bahn	14	—	—	—	1	14	25	72	1632	—	38	5	15
64	Thüringische	26	2*	33	23	38	9	6	70	1080	58	7	6	10
65	Werra-E.	24	1	145	—	12	—	—	40	251	28	3	—	9

20	21								22		23		24			

schreibung der Bahn.

Beschaffenheit desselben, Kunstbauten ꝛc.).

Durchschnitte.	Viadukte								Dämme (von 5 Fß. u. darüber).		Einschnitte (von 3 Fß. u. tiefer).		Kommunikationswege ꝛc.			
	a. Zahl derselben.	b. Gesamtlänge aller.	c. Länge der größten Viadukte.		d. Höhe der größten Viadukte.		e. Bogenzahl		a. Gesammtlänge aller.	b. größte Höhe.	a. Gesammtlänge aller.	b. größte Tiefe.	a. die im Niveau der Bahn liegen u. v. d. Bauten geschlossen werden müssen (Wege-Uebergänge).	b. die über die Bahn geführt und (Ueberbrückungen, Wege-Ueberführungen).	c. die unter der Bahn durchgehen (Unterführungen, Wege-Unterführungen, Durchfahrten).	
Rut.		Rth.	Fuß		Fuß				Rth.	Fuß	Rth.	Fuß	Anz.	Anz.	Anz.	
104	—	—	—	—	—	—	—	—	22 595	51	9660	54	263	13	10	30a
145	—	—	—	—	—	—	—	—	15 571	37	7240	40	170	—	3	- b
312	1	456	456	—	121	—	3	—	23 173	121	11 652	60	257	11	75	31
219	2	247	1865	1095	32	29	20	34	16 655	32	8598	46	409	9	32	32
23	2	15	48	—	36	—	1	—	3940	45	2750	42	17	2	5	33
57	—	—	—	—	—	—	—	—	2493	28,5	1628	31,3	17	4	12	34a
74	—	—	—	—	—	—	—	—	666	25,18	941	31,2	22	—	7	- b
26	—	—	—	—	—	—	—	—	1135	12,4	830	18,6	46	—	—	35
150	4	38,6	150	—	68	—	3	—	73 400	68,65	12 953	36	208	3	240	36
79	—	—	—	—	—	—	—	—	1424	9	668	14,6	125	—	—	37
50	10	30,25	59	—	28	—	2	—	4695	28	1447	33	47	2	7	38
213	—	—	—	—	—	—	—	—	21 047	27	4642	25	260	4	39	39
38	—	—	—	—	—	—	—	—	1287	35,4	1138	22,4	35	2	6	40
537	10	—	2100	1680	32	65	72	40	—	—	—	—	705	42	166	41
564	3	124	500	—	72	—	9	—	73 499	77	24 688	62	644	12	207	42a
327	—	—	—	—	—	—	—	—	12 120	60	16 534	40	379	15	28	- b
in Kol. 19	1	100	1200		78	—	28	—	71 356	68	19 918	102	902	25	132	43
245	1	35	417	—	30	—	12	—	22 153	75	12 146	66	167	6	29	44
235	2	184	2078	—	20	—	63	—	12 767	35	6755	46	115	18	61	45
6	—	—	—	—	—	—	—	—	1604	17	—	—	7	—	—	46
—	—	—	—	—	—	—	—	—	3485	54	2303	29	64	2	6	47
in Kol. 19	—	—	—	—	—	—	—	—	7091	29	8962	24,6	210	6	9	48
60	—	—	—	—	—	—	—	—	6104	26,5	2436	12,75	138	2	5	49a
40	—	—	—	—	—	—	—	—	1500	34	1000	20	20	1	6	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	10 700	18	2370	27	139	5	7	50
138	—	—	—	—	—	—	—	—	12 552	44	8378	40	166	8	15	51
36	—	—	—	—	—	—	—	—	5615	47,4	3853	41,7	46	1	19	52
10	—	—	—	—	—	—	—	—	3284	23	1456	42	110	3	8	53
119	—	—	—	—	—	—	—	—	18 000	39	3854	86	177	3	13	54
17	—	—	—	—	—	—	—	—	5306	26	2328	13	185	—	6	55
680	31	731	3227	—	30	—	79	—	73 194	45	26 410	87,62	468	24	272	56a
262	6	122	537	—	60	—	9	—	104 037	48	23 200	57	474	3	54	- b
50	1	19	233	—	46	—	7	—	12 492	22	4705	25	80	1	12	- c
40	—	—	—	—	—	—	—	—	3910	17	1050	13	102	—	2	57
365	—	—	—	—	—	—	—	—	9360	51	6040	80	146	6	30	58a
112	—	—	—	—	—	—	—	—	6000	53	3520	35	42	14	16	- b
171	4	130	888	668	120	70	19	17	37 986	86	9344	93	726	17	115	59
1343	48	1570	2121	(1871) (1628)	123	(122) (117)	66,15	—	157 491	67	60 772	55	1067	379	in Kol. 24 b.	60a
58	2	475	5692	—	30	—	174	—	14 716	30	3697	42	71	4	37	- b
738	1	58	696	—	68	—	6	—	80 822	64	10 498	50	746	17	196	- c
329	19	211	654	—	96,6	—	9	—	13 708	46,6	11 730	78,3	385	24	126	61
132	2	15	121,5	—	21,7	—	6	—	3970	20,6	2091	17	73	—	7	62
240	—	—	—	—	—	—	—	—	61 748	31	5216	29	512	1	21	63
644	4	91	380	—	35	—	9	—	35 940	70	16 022	64	359	32	111	64
531	—	—	—	—	—	—	—	—	21 978	69	14 176	52	201	10	55	65

	25	26	27	28	29

(Fort.) **I. Allgemeine Beschreibung der Bahn.**

B. **Oberbau** (Konstruktion desselben).

I. Staatsbahnen.	Länge der Geleise: durchgehendes Hauptgeleise. Rth.	zweites Geleise. Rth.	Bahnhofs-, Ausweichungs- und sonstige Nebengeleise. Rth.	zusammen. Rth.	Namen und Ort der Fabriken, aus denen die Schienen bezogen sind.
					Aus den Fabriken:
1 Badische	148 059	74 620	17 716	240 395	ad 5. 13. 15.
2 Bayerische a. Ludw.-Südnordb	146 600	5720	20 150	172 470	" 5. 7. 14. 18.
b. Ludw.-Westbahn	51 960	3900	2170	58 030	" 2. 5. 7.
c. Maximiliansbahn	88 460	18 900	10 166	117 526	" 2 7. 16. 18. 30.
d. Fürther Kreuzung	550	—	1200	1750	" 18.
e. gep. Zweigbahnen:					
1. Bayreuther	5619	—	665	6284	" 14.
2. Starnberger	5314	—	346	5660	" 14.
3. Ansbacher	6898	—	1156	8054	" 2 3. 18.
4. Stockheimer	6496	—	1005	7501	" 14. 24.
5. Miesbacher	4602	—	676	5278	" 33
6. Illerbahn	22 316	—	1405	23 721	" 2. 16.
3 Braunschweigische	53 238	22 182	12 296	87 716	" 1. 41.
4 Hannoversche	228 910	74 432	61 016	364 358	" 1. 3. 8. 28 37.
5 Main-Neckar	23 260	20 500	5008	48 768	13. 16 40. 44.
6 Main-Weser	53 193	3747	14 650	71 590	" 2. 5. 33. 34.*
7 Nassauische	50 270	—	15 907	66 177	" 1. 2. 4. 5. 20. 24.
8 Preuß. Niederschles.-Märk.	102 620	102 612	28 812	234 044	" 1. 3. 4. 6. 8. 10. 11. 17. 19. 20. 25. 26. 42. 56. 59.
9 " Ostbahn	217 394	—	40 895	258 289	" 1. 2. 4. 5. 6. 10 13. 23. 42.
10 " Saarbrücker (u. Trier)	37 228	8722	18 772	64 722	" 13. 15. 24 26.
11 " Westfälische	54 305	—	11 477	65 782	" 1. 3 4 10.
12 Sächsische östliche					
a. Sächsisch-Böhmische	17 340	17 340	12 682	47 362	" 1. 4. 6. 7. 9. 11.
b. Sächsisch-Schlesische	27 100	27 100	5132	59 332	" 1. 6. 7. 11. 44. 58
c. Tharandt-Freiberger	7020	3120	2496	12 636	" 7.
13 Sächsische westliche					
a. Niedererzgebirgische	36 960	30 360	10 909	78 229	" 1. 7 11. 57.
b Obererzgebirgische	12 200	1940	4536	18 676	" 7.
c. Sächsisch-Bayerische	48 020	43 440	14 679	106 139	" 5. 7.
14 Württembergische	132 625	21 627	30 812	185 064	" 1. 2. 4. 5. 10. 13. 15. 16. 21. 24. 34. 65.
II. Privatbahnen					
a) unter Staatsverwaltg.					
15 Aach.-Düss. a. Aach.-Düsseld.	22 870	1230	10 883	34 983	" 5. 21.
Ruhrorter b. Ruhrort-Cref.	11 188	—	7055	18 243	" 21. 49
16 Bergisch-Märkische	93 090	16 788	39 857	149 735	" 1. 2. 3. 4. 10. 25. 31. 40. 66.
17 a. Löbau-Zittauer	9020	76	940	10 036	" 6. 7. 58.
b. Zittau-Reichenberger	7100	—	4810	11 910	" 6. 7. 9.
18 a. Oberschlesische	67 726	52 128	22 900	142 754	" 6. 17. 19. 23. 32.
b. Breslau-Posen-Glogauer	54 876	—	6589	61 465	" 4. 6. 17. 19. 23.
19 Stargard-Posener	45 261	—	7088	52 349	" 1. 6. 17. 32.
20 Rhein-Nahe-E.	32 340	—	10372	42 712	" 1. 2. 13 15.
21 Wilhelmsbahn	46 241	—	10 563	56 804	" 6.
b) in Privatverwaltung.					
22 Aachen-Mastrichter	24 800	2310*	8706*	35 816	" 14. 51.
23 Albertsbahn	3594	586	3746	7926	" 1. 6.
24 a. Altona-Kieler	28 160	3783	3875	35 818	" 8. 22.
b. Rendsburg-Neumünster	9136	—	684	9820	" 8. 22.
25 Aussig-Teplitzer	4840	—	5242*	10 082	" 27. 31.
26 Bayerische Ostbahnen	118 180	—	27 410	145 590	" 2. 4 10. 16. 18.
27 Berlin-Anhaltische	94 790	26 521	22 674	143 985	" 1. 2. 3. 6. 10. 20. 28.
28 a. Berlin-Hamburger	79 320	49 640	18 640	147 600	" 3. 5. 17. 19. 20. 26. 27. 52.
b. Hamburg-Bergedorfer					
29 Berlin-Potsdam-Magdebrg.	39 074	37 698	7921	84 693	" 1. 4. 5 41.

Die verschiedenen Fabriken heißen:

1) Hörder Bergw.- und Hüttenverein.
2) Eberhard Hösch u. Söhne zu Düren.
3) Gesellsch. „Phönix" in Laar b. Ruhrort.
4) Jacoby, Haniel und Huyssen zu Gute-Hoffnungshütte.
5) Michiels u. Comp. (jetzt Gesellschaft Phönix) zu Eschweiler-Aue.
6) Laurahütte in Oberschlesien.
7) Königin Marienhütte bei Zwickau.
8) Boelckow u. Vaughan in Middlesborough in England.
9) Wittkowitz u. Zöptau in Mähren.
10) C. Ruetz u. Co. zu „rothe Erde" bei Aachen.
11) Guest, Lewis u. Comp. zu Dowlais in Wales.
12) Gebr. Klein zu Stephanau in Mähren.
13) A. Krämer auf der Quint bei Trier.
14) Société J. Cockerill in Seraing.
15) Gebrüder Stumm zu Neunkirchen.
16) Gebrüder Krämer zu St. Ingbert.
17) Actien-Gesellschaft „Minerva" in Oberschlesien.
18) Maximiliangshütte bei Haidhof (Regensburg).
19) Pielahütte bei Rudzinitz in Oberschlesien (Ruffer u. Co.)
20) Funke u. Elbers in Hagen.
21) J. Talbot u. Co. zu „rothe Erde" bei Aachen.
22) Rhymni Iron u. Co. in England.
23) Königshütte in Oberschlesien.
24) Saarbrücker Eisenhütten-Gesellschaft in Burbach.
25) Berg- und Hüttenverein „Neuschottland" zu Horst bei Steele.
26) Dortmunder Bergbau- u. Hüttenverein.
27) Bayley Brothers in Nant-y-Glo in Wales.
28) W. Bird und Comp. in London.
29) Prevali u. Neuberg in Steiermark.
30) Lindheims Josephshütte in Böhmen.
31) Hermannshütte in Böhmen (der Prager Eisen-Industrie-Gesellsch. gehörig).
32) Bayley-Brothers in Liverpool.
33) Thompson u. Fermau in London.
34) Piepenstock u. Comp. zu Hermannshütte bei Hörde.
35) Zwilchenbarth u. Co. in Liverpool.
36) Brezowa bei Rhonitz in Ungarn.
37) Ebben Vale u. Co. in England.

	25	26	27	28	29
	(Forts.) **I. Allgemeine Beschreibung der Bahn.**				
	B. **Oberbau** (Konstruktion desselben)				
II. Privatbahnen. (Forts.)	Länge der Geleise: durchgehendes Hauptgeleise. Ruthen	zweites Geleise. Ruthen	Bahnhofs-, Ausweichungs- und sonstige Nebengeleise. Ruthen	zusammen. Ruthen	Namen und Ort der Fabriken, aus denen die Schienen bezogen sind.
30 Berlin-Stettiner					Aus den Fabriken:
a. Berlin-Stettin-Stargard	44 856	19 779	11 593	76 228	ad 1. 4. 6. 10. 21. 25. 27.
b. Stargard-Cöslin-Colberg	45 394	—	9712	55 106	= 8.
31 Böhmische Westbahn	51 524	—	9515	61 039	= 12. 67.
32 Breslau-Schweidnitz-Freib.	45 790	—	8069	53 859	= 6. 11. 19. 32.
33 Brünn-Rossitzer	7500	—	815	8315	= 9. 46.
34 Buschtêhrader a. Lokom.-B.	6906	—	2401	9307	= 12. 31.
34 Buschtêhrader b. Pferde-B.	6520*	—	726	7246	= 8.
35 Frankfurt-Hanauer	6582	—	c. 800	c. 7382	= 3. 4.
36 Galizische Carl-Ludwig-B.	93 612	—	18 748	112 360	= 9. 12. 36. 68.
37 Glückstadt-Elmshorner	8810	—	1810	10 620	= 8. 22.
38 Graz-Köflacher	10 550	—	3366	13 916	= 22.
39 Hessische Ludwigs-E.	47 911	3590	15 093	66 594	= 2. 3. 4. 5. 11. 15. 20. 24.
40 Homburger	4808	—	526	5334	= 3.
41 Kaiser Ferdinands-Nordb.	161 540	46 000	58 000	265 540	= 9. 12. 38.
42 Kaiserin Elisabeth a. Lokomot.-B.	114 355	10 174	33 590	158 119	= 5. 30. 39.
42 Kaiserin Elisabeth b. Pferde-B.	34 740	—	2802	37 542	= 30. 60. 61.
43 Köln-Mindener (u. Gießener)	141 829	79 035	56 901	277 765	= 1. 2. 3. 4. 5. 21. 25. 31. 50.
44 Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	38 392	3690	4740	46 822	= 5. 14.
45 Leipzig Dresdener	32 460	30 534*	8162	71 156	= 7. 11. 33. 35.
46 Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth).	1604	—	115	1719	= 2. 14. 18.
47 Lübeck-Büchener	12 600	—	2620	15 220	= 55.
48 Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	37 970	31 543	12 596	82 109	= 1. 4. 10. 20.
49 a. Madgeburg-Halberstädter	23 377	9590	6103	39 070	= 1.
b. Cöthen-Bernburger	8000	—	560	8560	. . . . .
50 Magdeburg-Wittenbergesche	28 486	204	4662	33 352	= 1. 27. 35.
51 Mecklenburgische	38 778	—	7818	46 596	= 8. 28. 53.
52 Mohacs-Fünfkirchener	16 162	—	3886	20 048	= 9. 12. 29. 36. 38. 43. 48.
53 Neisse-Brieger	11 664	—	1211	12 875	= 6. 17. 23.
54 Niederländische Rhein-E.	46 583	17 347	10 000	73 930	= 3. 4. 37. 69. 70.
55 Niederschlesische Zweigbahn	19 000	—	3564	22 564	= 6. 11. 23.
56 a. Oesterr. nördliche	127 620	19 800	40 100	187 520	= 3. 8. 9. 12. 39.
b. Oesterr. südöstliche	184 300	1080	63 460	248 840	= 3. 8. 15. 29. 43. 45. 62. 71.
c. Wien-Neu-Szönyer	41 860	—	16 860	58 720	= 3. 8. 39.
57 Oppeln-Tarnowitzer	20 240	—	3312	23 552	= 2. 17. 19.
58 a. Pfälzische Ludwigsbahn	39 340	32 880	8160	80 380	= 2. 4. 5. 13. 15. 16.
b. Pfälzische Maximiliansb.	12 100	—	2180	14 280	= 16.
59 Rheinische	95 240	46 750	26 698	168 688	= 2. 3. 13. 21. 25. 26. 40.
60 a. Südbahn, Oesterreich	307 000	122 600	71 700	501 300	= 9. 12. 29. 31. 35. 45. 46. 47.
b. Nordtiroler	20 056	—	6209	26 265	= 30.
c. Venetianische u. Südtirol.	137 842	23 848	15 792	177 482	= 29. 47.
61 Süd-Norddeutsche	52 310	—	9442	61 752	= 9. 12. 18.
62 Taunus-Bahn	13 440	6226	4076	23 742	= 2. 3. 11. 24. 54.
63 Theiß-Bahn	153 929	1128	24 670	179 727	= 8. 9. 12. 36. 38. 63. 64.
64 Thüringische	74 566	40 524	14 472	129 562	= 1. 3. 22.
65 Werra-E.	45 500	—	9825	55 325	= 2. 3. 4. 10.

Die verschiedenen Fabriken heißen: (Forts.)

38) Industrie-Verwaltung Teschen in Schlesien.
39) Prager Eisen-Industrie-Gesellschaft zu Prag.
40) Heinrichshütte bei Hattingen.
41) Bagnal u. Comp. zu Staffordshire
42) Lehrkind, Falkenroth u. Co. zu Haspe.
43) Eisenwerk Zeltweg in Steiermark.
44) Bayley Crothus u. Comp. zu Cardiff in England.
45) Eisenwerk Burschscheider in Kärnthen.
46) Rossitzer Eisenwerk.
47) Grazer Eisenwerk.
48) Ternitz in Nieder-Oesterreich.
49) Piedboeuf u. Comp. zu Aachen.
50) J. Baynad u. Consf. in Westbrommerich bei Birmingham.
51) Vendersdorf bei Düren.
52) Cargill u. Comp. zu Newcastle.
53) Lesh, Wilson u. Bell daselbst.
54) Remy auf dem Rasselstein bei Neuwied.
55) Moukland u. Comp. in England.
56) Alvenslebenhütte bei Schwientochlowitz.
57) R. u. A. Hill zu Cardiff.
58) New-British Iron Comp. in Wales.
59) Bayley Brothers in South-Wales.
60) Eisenwerk Ebenau bei Salzburg.
61) Eisenwerk Adolphsthal bei Budweis.
62) Etablissement Reschitza in Ungarn.
63) Mounsey, Janson u. Comp. zu Sanderland in England.
64) Eisenwerk Wolfsberg in Kärnthen.
65) Königl. Württembergisches Hüttenwerk in Wasseralfingen.
66) Bochumer Verein für Bergbau und Gußstahl-Fabrikation.
67) Eisenwerk zu Witkischen u. Nürschan (d. Prager Eisen-Industrie-Ges. gehörig).
68) Carlshütte in Oesterr. Schlesien.
69) Société Montigny sur Sambre.
70) Société Selessin in Lüttich.
71) Etablissement „Anina" in Ungarn.

(Forts.) **I. Allgemeine Be=**

(Forts.) **B. Oberbau**

	I. Staatsbahnen.	30 Gewicht der Schienen oder des größeren Theils derselben pro laufenden Fuß. Z.-Pfd.	31 Gewicht des kleineren Theils der Schienen pro laufenden Fuß. Z.-Pfd.	32 Zahl der Jahre, seit denen die Schienen liegen.	33 Procentsatz, bis zu welchem Theile bis jetzt erneuert sind. a. die schweren Schienen	b. die leichten Schienen	c. die Schienenstühle	d. die Steifkeilbefestigungen (Laschen)	e. die Nägel	34 Material, aus dem die Schwellen bestehen.
1	Badische	21,5	14,5	11½, 21/50, 14, 12 u. 15	0,05-2,14	—	—	—		Steinschwellen aus Eichen-, Zwischen- u. Winkeln aus Eisen- oder Tannenholz
2	Bayerische a. Ludw.-Südnerdb	24	15	5-20	—	—	—	—	—	Eichen-, Föhren-, Fichten- und Tannenholz
	b. Ludw.-Westbahn	21,38	24	10-12	—		—	—	—	Eichenholz
	c. Maximiliansbahn	22,80	14,32	—	—	—	—	—	—	Eichen-, Föhren-, Fichten- und Tannenholz
	d. Fürther Kreuzung	21,28	—	2	—	—	—	—	—	—*
	e gep. Zweigbahnen:									
	1. Bayreuther	15	—	11	—	—	—	—	—	Eichen- und Föhrenholz
	2. Starnberger	17,28	—	10	—	—	—	—	—	Eichen-, Föhren- u. Lärchenholz
	3. Ansbacher	20	14	5	—	—	—	—	—	Eichen-, Föhren- u. Tannenholz
	4. Stockheimer	14,28	21,0	2	—	—	—	—	—	Föhrenholz
	5. Miesbacher	15,35	—	—	—	—	—	—	—	Föhrenholz
	6. Illerbahn	21,4	21,6	1½-2	—	—	0,79	—	0,40	Tannenholz
3	Braunschweigische	21,29	19,0	—*	—*	—	—	—	—	Eichen-, Buchen- u. Kiefernholz
4	Hannoversche	22	24	12,35	—	66,35	—	—	ca. 70	Eichen- und Kiefernholz
5	Main-Neckar	21,7	—	17	75	—	—	—	—	Eichen- und Kiefernholz
6	Main-Weser	20,24*	24,26*	13,57	38,1	28,03	—	—	—	Eichenholz
7	Nassauische	22,13	21,97	1-7	—	1,64*	—	—	9,16*	Eichenholz
8	Preuß. Niederschles.-Märk.	20 22,50	14—17,60	7-20	94,72	5,28	—	—	—	Eichen- und Kiefernholz
9	" Ostbahn	20,75	23,27*	1-12½	—*	—	—	—	—	¾ aus Kiefern-, ¼ aus Eichenholz
10	" Saarbrücker (u. Trier)	23,0	20-21	11 resp. 4½*	29,24*	—	—	—	—	Eichenholz
11	" Westfälische	23	16	16 resp. 1	—	57,11	—*	—*	—*	Eichen- und Kiefernholz
12	Sächsische östliche									
	a. Sächsisch-Böhmische	16	14	7-17	16,32	81,36	—*	—	41,75	Kiefern- und Eichenholz
	b. Sächsisch-Schlesische	16	17	5-17	44,23	44,23	0,55*	0,47	48,38	Kiefernholz
	c. Tharandt-Freiberger	16	15	2	—	—	—	—	0,28	Kiefern- und Fichtenholz
13	Sächsische westliche									
	a. Niedererzgebirgische	16	15	1-17	158,49*	158,49	193,94	0,50	32,10	Kiefern-, Fichten- u. Tannenholz
	b Obererzgebirgische	16	15	1-6	26,56	14,62	—	6,76	5,51	Kiefern-, Fichten- u. Tannenholz
	c Sächsisch Bayerische	16	11	1-20	113,54	47,42	94,30	31,73	23,41	Eichen-, Kiefern- u. Tannenholz
14	Württembergische	18,4	20,25	2-19	—	—	—	—	—	Eichen- und Tannenholz
	II. Privatbahnen									
	a) unter Staatsverwaltg.									
15	Aach.-Düss. a. Aach.-Düsseld.	21	23	13	15	15	—	—	—	Eichen- u. Tannenholz
	Ruhrorter b. Ruhrort-Cref.	20,1	23	ca. 16	—	26,66	—	—	—	Eichenholz
16	Bergisch-Märkische	22,92	14-20	—*	—*	—	—	—	—	Eichenholz
17	a Löbau-Zittauer	17	16	15,5	29,12*	18,34	—	—	10,44	Kiefernholz
	b. Zittau-Reichenberger	16	18	5	2,92	—	—	—	4,28	Kiefern-, Fichten- u. Tannenholz
18	a. Oberschlesische	22,93	20,57	1-22	1,61	36,5*	100	—	—	Kiefern- und Eichenholz
	b. Breslau-Posen-Glogauer	20,57	22,93	1-8	1,75	3,64	—	—	—	Kiefern- und Eichenholz
19	Stargard-Posener	21,13	22,93	1-16	0,504	16	—	—	—	Eichen- und Kiefernholz
20	Rhein-Nahe-E.	23	—	4,25	6,45	—	—	0,62	13,54	Eichenholz
21	Wilhelmsbahn	22	17	—	10,25	—	—	12,0	25,15	Kiefern- und Eichenholz
	b) in Privatverwaltung.									
22	Aachen-Mastrichter	22-24	—	6-11*	12,36	—	—	—	10	Eichenholz
23	Albertsbahn	17	17,5	—	8,5	10	13	—	7,5	Kiefernholz
24	a. Altona-Kieler	17,90	19,43	20 resp. 1	—	8,66	10,02	—	17,86	Eichen-, Buchen- u. Tannenholz
	b. Rendsburg-Neumünster	17,90	19,43	1 resp. 18		2,16	26,41	—	23,53	Eichen- und Tannenholz
25	Aussig-Teplitzer	22	18	5	7	5	—	0,1	0,4	Tannen-, Kiefern-, Fichten-, Lärchen- und Eichenholz
26	Bayerische Ostbahnen	22,5	—	4,91 resp. 2	— *	—	—	—	—	d. größere Theil weiches, fast durchweg Föhren-, d. kleinere Theil Eichenholz
27	Berlin-Anhaltische	22,2	17-19	18,75	— *	—	—	—		Kiefern-, einige ältere Eichenholz
28	a. Berlin-Hamburger	21,05*	22,5	—	—	—	—	—	—	Eichen- und Kiefernholz
	b. Hamburg-Bergedorfer									
29	Berlin-Potsdam-Magdebrg	22	20	—		—	—	—	—	Kiefern- und Eichenholz

35	36	37	38			39			40	41	

ſchreibung der Bahn.

(Konſtruktion deſſelben).

Präparirt ſind die Schwellen:	Material, aus dem die Bettung beſteht.	Gewöhnliche Stärke der Bettung, in der die Schwellen liegen.	a. Länge der Mittelſchwellen.	b. Breite der Mittelſchwellen.	c. Höhe der Mittelſchwellen.	a. Länge der Schluß- oder Stoßſchwellen.	b. Breite der Schluß- oder Stoßſchwellen.	c. Höhe der Schluß- oder Stoßſchwellen.	Zahl der Jahre, ſeit denen die Schwellen durchſchnittlich liegen.	procentſatz, bis zu welchem Theile die Schwellen bis jetzt erneuert ſind.	
		Fuß.	Zoll.	Zoll.	Zoll.	Fuß.	Zoll.	Zoll.			
mit Queckſilberſublimat .	Kies, Schotter, Sandſtein u. Granit	1	8	8	5	8	10	6	1½, 2½ u. 4	0,00, 0,00 u. 2,28	1
mit Kupfervitriol . . .	Sand, Kies u. kleingeſchlagene Steine	1	8,37	10	5	8,37	11	6	—	—	2 a
nicht	Sand, Kies u. kleingeſchlagene Steine	1,1	8,37	10	5	8,37	11	6	10-12	—	- b
mit Kupfervitriol . . .	Kies und Sand . .	1,1	8,37	10-12	5-6	8,37	11-14	6-7		—	- c
. . . . .	Sand.	—	—*	—	—	—*	-		—	—	- d
nicht	Sand und Kies . .	1,1	8,37	10	5	8,37	11	6	11	—	- e
nicht	Ungereinigter Kies. .	1,1	8,37	10	5	8,37	11	6	10	—	- 2
nicht	Schotter, Sand u. kleingeſchlagene Steine	1,30	8,37	11	5,5	8,37	13	6,72	5	—	- 3
nicht	Kies	1,35	8,36	10	5	8,36	12	6	3	9,5	- 4
nicht	Kies	1,858	7,44	11,5	5,5	7,44	12,7	5,7	3		- 5
nicht	Kies	1,39	7,44	9-11	5,52	7,44	12-14	6,72	1½-2	—	- 6
mit Zinkchlorid, die älteren zeichnen aber nicht . . .	Kies u. Steinſchlag .	1,36	7,27-7,73	7,27-10,91	5,45	8,18-9,09	9,18-12,73	5,45	—*	—*	3
zum Theil mit Zinkchlorid	Kies	1,1	7,3	9,2	5,7	8,1	11,1	5,7	8,0*	1,18*	4
mit Doppel-Chlor-Queckſilber	Schotter und Kies .	1,5	9	9	6	9	12	6	5	98	5
nicht	Kies u. kleingeſchl. Steine	0,4-1,0	7,94	10,08	5,52	7,94	11,84	5,52	7,437	61,23	6
1/10 der Geſammt-Anz. mit Doppel-Chlorqueckſilb., 1/6 derſ. nicht	Granitſchutt u. zur beſſern Zeit Steinſchotter, e. theil. Theil Kies	1,6	7,5	10	6	8	12	6	1-3 u. 5*	11,39	7
mit Zinkchlorid	Kies	½ - 1½	8	10	6	8-9	12	8	—	—	8
2/3 derſelben mit Kupfervitriol, reſp. Kreoſot, 1/3 derſelben nicht	Kies	1	8	10-12	6	9	13-14	6	1-12½	44,83	9
nicht	Steinſchotter und Kies	1,33	8	10	6	9	11	6	11 reſp. 4½*	23,06*	10
die eichenen mit Kupfervitriol, die tiefernen mit Zinkchlorid	Kalkſteinbruchſteine u. Kies	0,75	8	10-12	6	8	12	12	11 reſp. 3	—*	11
nicht	Sandſteinbrocken, Granit u. Kies .	1	7	7	6	7	9	6	6	101,40	12 a
mit Kupfervitriol u. Zinkchlorid	Steinknack und Kies .	1	7	7	6	7	9	6	12-13	143,71	- b
mit Zinkchlorid	Packlager u. Marſchlag	1	5	7	5	7	9	5	2	0,01	- c
mit Kupfervitriol u. Zinkchlorid	Steinſchutt und Kies	1	7	7	5	7	9	5	6	100,44*	13 a
mit Zinkchlorid	Steinſchutt und Kies	1	7	5-8	5	5	9	5	6	48,17	- b
mit Kupfervitriol u. Zinkchlorid	Steinſchutt und Kies	0,5-1	7	7	5	7	9	5	8	70,54	- c
nicht	Thonſchiefer, Steine, Flußſand und -gerölle . . .	1,37	7,76	9	6	7,76	11	6	2-12	—	14
mit Kreoſotöl u. Schwefelbarium	Kies	1,167	8	12	6	9	14	6	10	74	15 a
mit Kreoſotöl aus Steinkohlentheer	Kies	1,167	8	12	6	8	14	6	14	28	- b
nicht	Stein, Kies u. Schlacken	1,25 u. 1,5	8	10-12	6	8	12-13	6-6,5	—*	—*	16
nicht	Granit und Feldſteine	1	7	6 u. 7	5	7	9 u. 6	5	6	131,10*	17 a
mit Zinkchlorid	Thonſchiefer, Gneis u. Granit	1	7	6 u. 7	5	7	9	5	4	6,99	- b
mit Zinkchlorid u. Kreoſot	Kies	1	8	10	6	8 u. 9	10-12	6	—*	—*	18 a
die tiefernen mit Zinkchlorid, die eichenen mit Kreoſot .	Kies	1	8	10	6	8 u. 9	10-12	6	7	51	- b
die tiefernen mit Zinkchlorid	Kies	1	8-8½	10	6	8-9,5	10-12	6	—*	—*	19
nicht	Kies und Steinſchlag .	1	8	10	6	9	11	6	4,25	6,05	20
nicht	Kies	1	8	9	6	8	10	6	10	40	21
mit Kreoſot*	Kies u. Sand m. Kiesdecke	1,58	8	11-13	5,5-6,5	8	13	5½, 2½, 1¼	6-11	50-60	22
nicht	Syenit und Steinſchlag	0,662	7,21	7,5	5,55	7,21	9,2	5,55	8,5	17	23
mit Kupfervitriol u. Zinkchlorid	Kies und Sand . .	1	7,3-8,2	7,3-11	5,5-7,1	7,3-8,2	7,3-11	5,5-7,1	1-20	80,27	24 a
theilweiſe mit Kupfervitriol	Sand und Kies . .	1	7,3-8,2	7,3-11	5,5-7,1	7,3-8,2	7,3-11	5,5-7,1	1 reſp. 18	37,78	- b
nicht	Phenolith u. Porphinſchotter	1	7,5	9	6	7,5	12	6	5	15	25
ganz weichem Holze mit Kupfervitriollöſung	Steingeſchlag, Sand, Kies, trockene weiche Steingrundlage (Kalkbruch)	1,4	8	8	5	8	9	5	4,21 reſp. 2	*	26
theilweiſe mit Zinkchlorid-Auflöſung u. Kreoſotirvorrichtungen . . .	Kies	0,75	8	10	6	9	12	6	12	183,95	27
die tiefernen mit Kupfervitriol, die eichenen nicht. . . .	Kies	0,66	7,75-8	9-12	6-7	9,25	12-14	6-7	13,5	68,70	28
die tiefernen mit Kupfervitriol, die eichenen nicht	Kies	1	8,5	10-12	5-6	9	12	6	—	—	29

II. Privatbahnen. (Forts.)	30	31	32	33 (Forts.) I. Allgemeine Be- (Forts.) B. Oberbau					34
	Gewicht der Schienen oder des größeren Theils derselben pro laufenden Fuß. Z.-Pf.	Gewicht des kleineren Theils der Schienen pro laufenden Fuß. Z.-Pf.	Zahl der Jahre, seit denen die Schienen liegen.	Procentsatz, bis zu welchem Theile					Material, aus dem die Schwellen bestehen.
				a. die schweren Schienen	b. die leichten Schienen	c. die Schienenstühle	d. die Steinverbindungen (Laschen)	e. die Nägel	
				bis jetzt erneuert sind.					
30 Berlin-Stettiner									
a. Berlin-Stettin-Stargard	21 u. 23	15, 18,46 u. 22,6	21 resp. 8	0,45	1,68	—	41,10	78,80	Kiefern- und Eichenholz
b. Stargard-Cöslin-Colberg	23	15	5	0,11	1,46	—	0,06	2,30	Kiefernholz
31 Böhmische Westbahn	22,6	—	0,75, 1,16 u. 2,21	4,4	—	0,35	0,03	2,9	Kiefern- und Tannenholz
32 Breslau-Schweidnitz-Freib.	23,4	20,8	12	39,45	i. J. 33,8	46,36	21,11	59,38	Eichen- und Kiefernholz
33 Brünn-Rossitzer	22,4	—	7,25	—	—	—	—	—	Eichenholz
34 Buschtehrader a. Lokom.-B.	22,46	—	9	32,06	—	—	2,09	8,89	Eichen-, Kiefern- u. Tannenholz
34 Buschtehrader b. Pferde-B.	18	—	—	—	—	—	—	—	Kiefern- und Tannenholz
35 Frankfurt-Hanauer	19,325	17,32	—	—	—	—	—	—	Eichen-, Buchen- u. Kiefernholz
36 Galizische Carl-Ludwig-B.	23,2	—	5	2,7	—	—	—	—	Kienföhren- und Eichenholz
37 Glückstadt-Elmshorner	15,85	15,21 resp. 18,10	6 resp. 18 u. 1	—	2,50	—	—	14,50	Eichen- und Föhrenholz
38 Graz-Köflacher	19,5	—	6	1,2	—	—	—	0,3	Lärchenholz
39 Hessische Ludwigs-E.	21,2 u. 20,7*	13,8	10*	3,70*	—	—	—	7,5*	Eichen- und Kiefernholz
40 Homburger	19	—	3,33	—*	—	—	—	—	der größere Theil Eichenholz, der kleinere Theil Kiefernholz
41 Kaiser Ferdinands Nordb.	22,8	11,3	9	13	—	—	—	—	Eichen-, Buchen- u. Kiefernholz
42 Kaiserin Elisabeth a. Lokomot.-B.	20	8	5	5,42	1,07	—	0,16	3,71	Eichen-, Lärchen-, Föhren- und Fichtenholz
42 Kaiserin Elisabeth b. Pferde-B.	4,45	3,50	10-20	—	53	—	—	—	Fichten-, Tannen- u. Kiefernholz
43 Köln-Mindener (u. Gießener)	22,75-22,75	18,25-18,75	12,34 resp. 3,04	43,66 resp. 0,05*	77,25*	—	—	—	Eichen-, Buchen- u. Kiefernholz
44 Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	16	19,30	16	—	4,5	—	—	80	Eichen- und Buchenholz
45 Leipzig-Dresdener	19,25	16,63	8,50	3,13	3,13	—	0,03	2,57	Kiefernholz
46 Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth.)	9,0	15,0	5 u. 1	—	20	3,50	100	105	Eichen- und Föhrenholz
47 Lübeck-Büchener	22	—	12	13	—	—	—	—	Kiefern- und Eichenholz
48 Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	21	18	—*	—*	—	—	—	—	Kiefernholz
49 a. Magdeburg-Halberstädter	20,24	15,99	—	—	—	—	—	—	Eichen- und Kiefernholz
b. Cöthen-Bernburger	20	18	17	1,0	—	—	—	—	Eichen- und Kiefernholz
50 Magdeburg-Wittenbergesche	18,66	21,30	13,50	15,98	11,95	4,77	—	17,78	Kiefernholz
51 Mecklenburgische	18*	16	1-16	14	14	—	—	—	Kiefernholz
52 Mohacs-Fünfkirchener	23,10	—	9 resp. 7	—	—	—	—	—	Eichenholz
53 Neisse-Brieger	16,93	20,57 u. 22,47	16 resp. 7 u. 5	—	30	—	—	—	Eichenholz
54 Niederländische Rhein-E.	23,2	19,5	1-20	20	80	—	78	30	Tannen-, Buchen- u. Eichenholz
55 Niederschlesische Zweigbahn	18	22,2	—	0,70	7,01	—	—	—	Eichenholz
56 a. Oesterreich. nördliche	23,52 u. 22,40	17,52 u. 13,44	2, 8, 6 u. 10	30	90	200	100	90	Eichenholz
b. Oesterreich. südöstliche	23,63, 22,10 u. 17,92	17,92	2, 8 u. 12	30	90	—	100	90	Eichenholz
c. Wien-Neu-Szönyer	21,28	—	4 u. 8	13	—	—	10	15	Eichenholz
57 Oppeln-Tarnowitzer	22,22	16,7*	6-7	0,23	—	—	—	6,0	Kiefernholz, e. gering. Theil Eichenholz
58 a. Pfälzische Ludwigsbahn	21	—	15 u. 7*	8	—	—	—	—	Eichenholz
b. Pfälzische Maximiliansb.	21	—	9	2,30	—	—	—	—	Eichenholz
59 Rheinische	22,8	17,93-19	24 resp. 1	5,30	30,6	2,50	1,0	50	Eichenholz
60 a. Südbahn, Oesterreich.	20	15 u. 24	1-10	—	—	—	—	—	Eichen-, Lärchen- und ein geringer Theil Buchenholz
b Nordtiroler	22,4		6	—	—	—		—	Lärchenholz
c. Venetianische u. Südtirol.	22,4	15,2	5½	4,41	6,89	0,44	0,27	1,34	Tannen-, Buchen-, Lärchen- und Eichenholz
61 Süd-Norddeutsche	22,60	—	4-5	26,4	—	—	2,40	15,20	[illegible]
62 Taunus-Bahn	22	18,5 resp. 12,2	13-25	—*	—	—	—	—	Eichen- und Kiefernholz
63 Theiß-Bahn	22,3	17,8	4,79	2,75	—*	0,67	0,85	3,67	Eichenholz
64 Thüringische	20-22	17	13*	21,15	79,50	20,55	19,40	38,15	Eichen- und Kiefernholz
65 Werra-E.	22	17	6	2,60	0,25	2,33	0,29	7,55	Eichen- und Kiefernholz

35	36	37	38			39			40	41	

schreibung der Bahn.

(Konstruktion desselben).

Präparirt sind die Schwellen:	Material, aus dem die Bettung besteht.	Gewöhnliche Stärke der Bettung, in der die Schwellen liegen.	a. Länge	b. Breite	c. Höhe	a. Länge	b. Breite	c. Höhe	Zahl der Jahre, seit denen die Schwellen durchschnittlich liegen.	Procentsatz, die zu welchem Theile die Schwellen bis jetzt erneuert sind.	
		Fuß	der Mittelschwellen.			der Schluß- oder Stoßschwellen.					
			Fuß.	Zoll.	Zoll.	Fuß	Zoll.	Zoll.			
mit Eisen- und Kupfervitriol	Kies	0,66	7,75	10	6	9,75	12	6	7-13	6,13—101,01	30a
mit Kupfervitriol	Kies	0,50	8	12	6	9	14	6	5	0,85	- b
nicht	Steingrundlage mit einer Schotterschicht darüber	1,5	7,55	9	6	7,55	12	6	1,69	0,82	31
die eisernen mit Kupfervitriol, die eichenen nicht	Kies und Steinschlag	0,75	8	10	6	8	12-14	6	12,5	80,12	32
nicht	Schlägelschotter u. Sand	1	7,5	6,2	6	7,5	16	6	7,25	—	33
nicht	Steinschlag	1,34	7,55	9-10	6	7,55	11-13	6	8,75	89,25	34a
nicht	Steinschlag	1,34	7,55	9-10	6	7,55	11-13	6	—	—	- b
mit Kupfervitriol, Zinkchlorid und Kreosot	Kies und Sand	1,27-1,59	8,6	10,7	5,74	8,6	12,24	6,5	—	—	35
nicht	Fluß-, Gruben- u. Schlägelschotter	1,5	7,55	10,07	6,04	7,55	12,09	6,04	5	—	36
mit Zinkchlorid u. Kupfervitriol	Sand	1,0	8,20	7,3-9,1	5,5-6,6	8,20	10-11	5,5-6,4	1,5-18	40,81	37
nicht	Kieselschotter	1,5	7,5	6-12	6	7,5	8 u. 16	6	5	93,16	38
theilweise mit Sublimat u. Kreosot	grober Kies	1,1	7,97	11	6	7,97	12	7	10*	36,12*	39
die eisernen mit Kupfervitriol	Kies	0,96	8	8	6	8	12	6	3,33	—*	40
1/2 Theil d. eisernen m. Zinkchlorid u. Schwefelbarium m. Eisenvitr.	grober Schotter	1,08-1,5	7,58	12	6	9,08	14	6	10 rdv. 8 u. 6	50-60	41
nicht	Schotter	2,0	7,5-8	6-12	6	7,5-8	12	6	4,11	4,41	42a
nicht	Schotter	1,5	12 u. 18	6	7	6	8	6	4 rdv. 8	—	- b
mit Kreosotöl, Schwefelbarium, Zinkchlorid u. Eisenoxydul	Kies und Steinschlag	(0,66-0,75) u. 1,33*	8	10-12	6	8	12	6	12,34 rdv. 3,06	62,08*	43
die buchenen mit Kupfervitriol	Kies, theilw. auch Steinschlag	2,0	7,70	8-9	5-6	7,70	8-9	5-6	5	100	44
mit Kupfervitriol	Kies	1,0	7,28	8-10	6-8	7,28	10-12	7	8,14	11,30*	45
nicht	Kleinschlag und Sand	1,0	9,0	12	5-6	9,0	12	6	6	100	46
mit Kupfervitriol u. Zinkchlorid	Kies	1,0	8	10	6	8	10	6	—	—	47
mit Kupfervitriol	Kies	1,0	8	9	6	8	12	6	12	—*	48
mit Kupfervitriol	Kies	0,666	8	9	6	9	12	6	—	—	49a
nicht	Kies	2,50	8	10	6	8	12	7	17	25	- b
mit Kupfervitriol u. Zinkchlorid	Kies	1,0	8	9 u. 10	6	9	12	6	10	25	50
mit Kupfervitriol	Kies	0,50-1,0	7,75	10	6	9,75	12	6	1-16	25	51
nicht	Bruchsteine u. Schlägelschotter	1,25	7,5	oben 6 unten 12	6	7,5	oben 9 unten 12	6	7,2	34,13	52
nicht	Kies	0,50	8	10	6	8	12	6	6	100,71	53
theilweise m. Kreosot u. Kupfervitr.	Sand und Kies	1,67	8,25-8,75	10,75	5,5	8,25-8,75	11,5	6,13	10	30	54
nicht	Kies und Kiessand	0,33-0,67	8	10	6	8-9	10-12	6	10	99,40	55
nicht	Fluß- und Grubenschotter	1,51	8,06	8,1	5,1	8,06	12,04	5,1	9	200,0	56a
nicht	Fluß- und Grubenschotter	1,51	8,06	8,1	5,1	8,06	12,04	5,1	9	150,0	- b
nicht	Grubenschotter	1,51	8,06	8,1	5,1	8,06	12,08	5,1	10	150,0	- c
nicht	Kies u. gekloxite Kalksteine	1-1,25	8	halber 13-14 viertel 10	6,5-7 d	8-9	halber 15-16 viertel 12	8,5-9 7	7	58,77*	57
nicht	Kiessand u. kleingeschl. Sandst.	1,0	7,5	9	5,5	7,5	12	6	15 u. 7*	58,24	58a
nicht	Kies u. Schotter a. Sandst.	1,0	8,5	11	5,5	8,5	12	6	9	7,69	- b
nicht	Kies, auch Steinschlag	0,83-1,0	8	11-12	5,5-6	8	13-14	6-7	24 rdv. 1	10,0	59
die buchenen mit Kupfervitriol	Fluß- u. Schlägelschotter	1,0	7½-8	oben 5-6 mit. 10-12	6	7,5-8	oben 7-8 mit. 11-16	6	1-10	—	60a
nicht	Grubenschotter	1,25	7,5	6-12	5-6	7,5	9-15	6	6	—	- b
d. tannen. u. buchen. m. Kupfervitr.	Gruben- u. Flußschotter	1,5	8	9,5	5,33	8	11	5,5	6	40,82	- c
ein geringer Theil m. Kreosot	Kies-, Gruben- u. Schlägelschotter	1,5 1	7,5	6	6	7,5	9	6	5,08	76,25	61
e. gering. Theil m. Kupfervitriol	Kies	1,8	8	10-11	5,5	8	12	6	1-15	—*	62
nicht	Gruben- u. Schlägelschotter	1,25	7,51	9	6	7,51	12	6	4,79	7,31	63
nicht	Kies	1,0	8	9-10	5-6	9-10	12-14	5-6	13*	54,01	64
nicht	Steinpackung m. Kiesdeck.	1,5	8	9 u. 10	5 u. 6	9	11	6	6	[10 gesetzt] 1,19*	65

	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53
							(Forts.) **I. Allgemeine**					
							C. Neigungs-Verhältnisse,					
I. Staatsbahnen.	Länge der horizontalen Strecken.	Das Steigen beträgt im Ganzen.	Das Fallen beträgt im Ganzen.	Länge der geraden Strecken.	Länge der Strecken mit Steigung:							Die stärkste Steigung auf der Bahn beträgt:
					bis ⅟₁₂₀₀.	von ⅟₁₂₀₀ bis ⅟₉₀₀.	von ⅟₉₀₀ bis ⅟₆₀₀.	von ⅟₆₀₀ bis ⅟₃₀₀.	von ⅟₃₀₀ bis ⅟₁₀₀.	von ⅟₁₀₀ bis ⅟₅₀.	von ⅟₅₀ u. stärker.	
	Mth.	Fuß.	Fuß.	Fuß.	Ruthen.				Ruthen.		Mth.	
1 Badische	55 869	3134,74	1484,62	115 433	2782	7800	7694	22 977	23 806	2037	—	1:79,3
2 Bayerische a. Ludw.-Südnordb.	24 506	3629,5	3643,5	96 008	2620	4642	4186	13 714	37 900	2843	1431	1:40
b. Ludw.-Westbahn	8146	679	1091,2	34 586	1123	690	1305	2209	9272	—	—	1:181
c. Maximiliansbahn	13 538	1948,12	2299,73	60 276	1932	4280	4044	7214	19 682	—	—	1:100
d. Fürth.-Kreuzung	255	—	7,87	468	—	—	—	—	—	—	—	—
e. gep. Zweigbahnen												
1. Bayreuther	660	144,5	158,1	2835	636	—	—	1082	1627	—	—	1:119
2. Starnberger	390	330	4	4177	—	—	—	—	4170	654	—	1:100
3. Ansbacher	2248	—	—	5505	—	—	—	—	2292	—	—	1:100
4. Stockheimer	1728	337,20	22,43	4426	301	133	263	1186	2175	499	—	1:93
5. Miesbacher	1467	198,6	196,74	2951	—	—	—	—	159	1347	—	1:90
6. Illerbahn	3638	739,78	93,16	17 876	310	150	369	6123	9836	—	—	1:130
3 Braunschweigische	11 663	529,38	349,91	32 786	3884	966	3409	6705	11 419	1471	—	1:53
4 Hannoversche	74 853	968,92	—	172 930	—	—	55 684*	84 086	14 405*	—	—	1:64
5 Main-Neckar	4095	2122,80	1885,43	21 374	2383	2322	2126	3980	48	—	—	1:333
6 Main-Weser	11 255	890,7	1158,3	33 801	932	108	883	2157	12 528	—	—	1:100
7 Nassauische	14 916	539,42	386,33	24 092	6130	2636	1322	8155	3809	—	—	1:160
8 Preuß. Niederschles.-Märk.	21 896	1513,62	1149,01	81 965	16 593	2005	2180	7215	25 256	—	—	1:116
9 „ Ostbahn	59 426	3061,64	3056,96	173 645	11 784	2982	11 709	22 575	34 055	—	—	1:150
10 „ Saarbrücker u. Trier	11 746	185,21	553,26	19 299	580	680	650	4467	1818	—	—	1:100* / 1:72*
11 „ Westfälische	9019	966	457	40 919	2317	2107	1388	4129	10 478	6412	—	1:90
12 Sächsische östliche												
a. Sächsisch-Böhmische	5748	107,45	37,03	10 710	3966	3498	460	766	—	72	—	1:77
b. Sächsisch-Schlesische	5351	973,70	623,93	16 221	—	—	—	990	9796	1479	—	1:55
c Tharandt-Freiberger	2518	797,63	146,69	3510	—	—	—	—	102	1089	2089	1:40
13 Sächsische westliche												
a. Niedererzgebirgische	7262	1599,74	1063,04	22 243	—	—	105	709	10 056	6568	—	1:100
b. Obererzgebirgische	4935	818,73	66,17	5550	—	—	—	240	2436	2977	996	1:40
c. Sächsisch-Bayerische	12 000	2092,60	956,35	23 637	95	150	150	4128	10 765	11 180	—	1:100
14 Württembergische	27 752	5121,96	2404,92	77 575	467	—	18 330	6930	35 381	11 285	1352	1:45
II. Privatbahnen												
a) unter Staatsverwaltg.												
15 Aach.-Düss. / Ruhrorter a. Aach.-Düsseld.	5177	192,77	679,35	16 717	680	1199	—	656	2693	—	—	1:200
b. Ruhrort-Cref.	4271	58,85	157,74	9133	921	—	—	1258	380	—	—	1:240
16 Bergisch-Märkische	16 048	3114,53	2343,02	51 505	462	1006	806	6485	29 637	5667	650	1:30
17 a. Lobau-Zittauer	1974	302,88	302,93	4187	—	—	—	90	3087	—	—	1:100
b. Zittau-Reichenberger	1351	447,07	90,22	3033	—	—	—	883	3693	—	—	1:100
18 a. Oberschlesische	16 112*	810,53	653,70	46 542	1997*	2550	2225	5965	14 339	345	—	1:100
b. Breslau-Posen-Glogauer	21 210	644,76	805,28	48 987	2070	661	550	2907	8033	783	—	1:80
19 Stargard-Posener	11 108	684,4	522,2	36 652	1860	805	1070	5599	9362	—	—	1:190
20 Rhein-Nahe-E	9391	958,03	409,86	17 519	—	415	483	3253	12 380	—	—	1:100
21 Wilhelms-Bahn	12 256	1180,94	551,42	29 627	1250	1110	1634	5711	9869	1517	—	1:80
b) in Privatverwaltung.												
22 Aachen-Mastrichter	4077	358,48	691,01	16 408	154	53	280	3150	5117	—	—	1:125
23 Albertsbahn	637	291,34	—	2636	—	—	—	330	2345	296	—	1:95
24 a. Altona-Kieler	6778	240,0	316,0	22 361	2074	1154	1955	6199	—	—	—	1:400
b. Rendsburg-Neumünster	3050	104,07	56,61	7378	194	—	558	2930	—	—	—	1:300
25 Aussig-Teplitzer	989	367,55	39,27	3090	—	—	—	392	3099	—	—	1:120
26 Bayerische Ostbahnen	33 826	1443,30	1939,08	84 858	2484	1801	1853	6650	19 848	—	—	1:100
27 Berlin-Anhaltische	19 203	990,40	670,97	71 810	18 096	2360	5390	17 889	6280	—	—	1:150
28 a. Berlin-Hamburger / b Hamburg-Bergedorfer	27 631	336,70	426,34	66 408	2422	5853	7994	3443	46	—	—	1:128
29 Berlin-Potsdam-Magdeburg	8875	197,19	162,42	31 747	11 134	2675	4455	182	150	—	—	1:200

54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	

Beschreibung der Bahn.

gerade Strecken und Curven.

Länge der Strecken mit Fall:							Der stärkste Fall auf der Bahn beträgt:	Länge der Strecken in Curven:							Der kleinste Radius der Curven beträgt.	
bis 1/1200.	von 1/1200 bis 1/600.	von 1/600 bis 1/400.	von 1/400 bis 1/300.	von 1/300 bis 1/200.	von 1/200 bis 1/100.	von 1/100 und stärker.		bis 1000 Ruthen Radius.	v. 1000 — 800 Ruthen Radius.	von 800 — 600 Ruthen Radius.	von 600 — 100 Ruthen Radius.	von 100 — 200 Ruthen Radius.	von 200 — 100 Ruthen Radius.	von 100 Ruthen Radius und weniger.		
Ruthen.		Ruthen.		Ruthen.		Ruthen.		Ruthen.		Ruthen.		Ruthen.		Ruthen.	Ruthen.	
2532	1643	3585	8509	8825	—	—	1 : 62,5	2650	955	2950	2694	13 568	8193	1616	52,32	1
6547	3310	7516	16 182	18 953	2250	—	1 : 95	5457	928	5196	7965	17 173	8093	5780	48,75	2a
15 095	1613	1627	1596	6967	840	1356	1 : 50	1273	1309	2227	4334	9054	1977	181	62	-b
2040	326	2269	10 149	20 523	2388	—	1 : 90	3246	1708	2166	3583	9348	7384	762	77,50	-c
—	—	—	295	—	—	—	—	—	—	—	—	—	87	—	—	-d
—	—	—	—	1614	—	—	1 : 100	—	183	346	910	1035	310	—	85,25	-e1
—	—	—	—	100	—	—	1 : 250	278	—	100	185	577	—	—	250,0	--2
216	116	144	95	2117	—	—	1 : 100	—	—	—	—	681	900	141	77,5	--3
—	—	—	67	271	—	—	1 : 139	—	31	—	625	343	848	350	77,49	-4
—	—	—	—	1629	—	—	1 : 100	—	—	—	—	438	1213	—	116,3	--5
—	101	232	402	1015	—	—	1 : 150	—	—	1258	1324	1185	534	—	116,24	--6
2777	658	504	4733	5041	—	—	1 : 140	454	1899	1672	7840	8098	476	—	151,33	3
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	28 590*	—	22 000*	6525*	536	94,32	-4
1380	1773	997	4145	—	—	—	1 : 333	—	103	202	646	211	1259	77	31,56	5
4320	1199	423	4324	15 068	—	—	1 : 100	—	—	715	1037	11 638	5843	163	92,0	6
2165	1333	687	6296	2791	—	—	1 : 160	—	93	—	1819	8351	10 336	5579	79,65	7
—	500	1964	6465	19 174	—	—	1 : 114	173	4130	989	7110	8331	388	162	50,0	8
8570	2205	7233	19 760	37 095	—	—	1 : 150	7390	1734	14 224	12 503	7665	233	—	150,1	9
3340	60	1804	6150	5493	440	—	(1 : 100* / 1 : 60*)	—	30	61	2009	9203	5560	1066	(90* / 80*)	10
2832	1940	918	2713	5399	4653	—	1 : 60	740	580	—	2260	9786	20	—	150	11
1203	737	590	165	135	—		1 : 200	—	231	171	1460	3318	1450	—	112,70	12a
—	271	—	764	8449	—	—	1 : 140	—	—	502	1988	7456	933	—	120,30	- b
—	—	—	—	—	1222	—	1 : 100	—	—	—	71	440	2030	969	60	- c
—	270	221	997	4891	5878		1 : 100	-	408	—	882	6886	4855	1686	45	13a
—	—	—	—	180	436	—	1 : 100	66	—	—	—	604	1878	4102	45	- b
—	300	197	102	3807	5146	—	1 : 100	597	90	1046	1941	6292	12 123	2294	42,11	- c
—	151	2200	675	22 287	1975	—	1 : 70.	990	2327	4877	9320	22 732	13 884	569	72,0	14
80	—	1180	3009	7065	1133	—	1 : 68	284	—	400	2674	2529	267	—	145	15a
791	—	3141	333	108	—	—	1 : 250	—	10	378	800	867	—	—	257	- b
2239	623	—	3428	18 707	7332	—	1 : 72	763	624	1343	3844	18 934	13 364	2713	50	16
—	—	—	612	2907	350	—	1 : 90	—	-	499	696	3127	511	—	120,2	17a
—	—	—	301	872	-	-	1 : 100	—	-	473	351	1525	1718	—	105,27	- b
537*	400	300	3150	9453	540	—	1 : 100	—	2775*	3952	2650	1827	430	57	90	18a
100	2928	661	3514	9930	1529	—	1 : 100		—	—	3480	1732	431	246	62,5	- b
950	2024	721	4101	7660	—	—	1 : 200	—	672	96	3583	4191	66	—	200	19
—	—	760	2038	3620	—	—	1 : 100	317	—	208	613	3605	10 078	—	100	20
791	—	1081	2000	4687	900	—	1 : 80	942	1127	583	4776	6967	1295	—	150	21
598	203	639	2835	7805	—	—	1 : 100	353	—	892	1600	4465	975	218	100	22
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	42	600	—	75,19	23
—	—	902	8221	875	—	—	1 : 150	—	—	485	3070	2244	—	—	243	24a
113	—	834	1457	—	—	—	1 : 400	—	468	70	263	714	243	—	142,19	- b
—	—	—	—	360	—	—	1 : 110	—	—	—	230	798	515	207	75,45	25
3303	1961	8280	16 191	21 990	—	—	1 : 100	34	113	1663	2105	14 587	13 550	1279	77,5	26
7982	600	3967	7227	6797	—	—	1 : 150	436	8369	2347	3808	3195	4577	255	68	27
10 405	5983	9775	5771	—	—	—	1 : 300	3475	616	1194	6515	1116	—	—	250	28
4711	888	1905	4239	—	—	—	1 : 300	828	—	2949	2734	716	90	—	150	29

	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53

(Forts.) **I. Allgemeine**

C. Neigungs-Verhältnisse,

II. **Privatbahnen** (Forts.)	Länge der horizontalen Strecken.	Das Steigen beträgt im Ganzen.	Das Fallen beträgt im Ganzen.	Länge der geraden Strecken.	Länge der Strecken mit Steigung: bis 1/1200	von 1/1200 bis 1/600	von 1/600 bis 1/400	von 1/400 bis 1/300	von 1/300 bis 1/100	von 1/100 bis 1/60	von 1/60 u. stärker.	Die stärkste Steigung auf der Bahn beträgt:
	Rth.	Fuß.	Fuß.	Rth.	Ruthen.				Ruthen.			
30 Berlin-Stettiner												
a. Berlin-Stettin-Stargard	11 093	479,24	484,12	36 053	1800	240	2660	11 350	1402	—	—	1:288
b. Stargard-Cöslin-Colberg	10 690	752,42	816,33	34 333	790	700	1015	5286	10 119	—	—	1:150
31 Böhmische Westbahn . . .	10 547	1832,78	694,24	31 114	1880	2012	1795	5946	9925	6973	—	1:60
32 Breslau-Schwd Frb. (a. Brsl.-Hermsd. / b. Liegn.-Frankf.)	3476	1113,29	47,13	15 126	1510	530	1250	2360	7229	2105	910	1:50
	7149	857,—	332,72	19 586	940	100	360	2727	7650	1825	—	1:85
33 Brünn-Rossitzer	1079	601,30	138,0	4515	—	—	—	149	2009	2237	566	1:38
34 Buschtehrader { a. Lokom.-B. / b. Pferde-B.	1146	570,30	29,0	3005	—	—	—	732	1611	3182	—	1:72
	225*	537,—		3111	—	—	76	1171	4051	148	849	1:42
35 Frankfurt-Hanauer . . .	1926	36,36	4,73	5375	3116	935	—	467	—	—	—	1:500
36 Galizische Carl-Ludwig-B.	31 591	1025,0	652,—	78 413	2851	3093	5161	15 079	6550	—	—	1:150
37 Glückstadt-Elmshorner . .	5235	50,40	61,0	6297	426	—	986	310	511	—	—	1:200
38 Graz-Köflacher	800	366,15	90,30	7866	295	—	—	876	4409	875	—	1:95
39 Hessische Ludwigs-E. . .	27 043	491,04	254,30	38 136	2875	1460	239	2465	6514	193	—	1:75
40 Homburger	1227	85,41	312,78	3622	585	—	—	—	264	347	—	1:66
41 Kaiser Ferdinands Nordb. .	32 288	1914,83	1586,97	126 479	13 252	5546	15 072	16 357	23 501	392	—	1:100
42 Kaiserin Elisabeth { a. Lokomot.-B. / b. Pferde-B.	20 369	3501,0	2383,0	80 783	353	3912	1300	15 309	30 656	7404	—	1:100
	1962	1767,36	1348,44	13 463	—	—	746	1504	4936	4379	2323	1:46
43 Köln-Mindener (u. Gießener)	44 261	2159,35	1701,04	106 020	4928	3125	1961	15 886	19 505	3367	—	1:80
44 Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	8685	1235,0	966,0	21 088	—	1070	366	462	2392	12 600	—	1:100
45 Leipzig-Dresdener. . . .	10 797	507,27	500,91	24 466	346	782	406	1227	8230	—	—	1:200
46 Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth.)	287	—	22,95	1449	—	—	—	—	—	—	—	—
47 Lübeck-Büchener	1875	195,02	138,39	7508	825	—	600	4558	110	—	—	1:200
48 Magdeb. Cöth.-Halle Leipz.	4790	518,7	313,97	29 831	6606	2401	2026	9855	2601	—	—	1:170
49 a. Magdeburg Halberstädter	1513	566,1	158,68	17 292	3105	780	1040	9071	2791	260	—	1:60
b. Cöthen-Bernburger . .	990	110,60	111,10	2750	—	—	360	760	2890	—	—	1:200
50 Magdeburg-Wittenbergesche	6805	161,83	256,33	23 386	2270	—	930	4105	440	—	—	1:204
51 Mecklenburgische	8702	320,75	376,33	25 165	—	2840	1030	1910	2320	—	—	1:200
52 Miehacs-Fünfkirchener . .	3059	138,99	535,81	12 510	378	—	—	—	2266	—	—	1:200
53 Neisse-Brieger	3189	281,10	83,40	9039	500	—	300	4775	1340	—	—	1:150
54 Niederländische Rhein-E. .	33 916	122,0	91,0	38 213	—	—	120	6070	810	—	—	1:150
55 Niederschlesische Zweigbahn	2535	473,25	282,15	12 772	100	—	110	3560	5455	—	—	1:120
56 a. Oesterreich. nördliche .	35 421	1479,43	1073,36	90 167	1559	3297	4347	14 924	20 413	—	—	1:150
b. Oesterreich-südöstliche .	69 916	280,85	511,33	149 813	29 611	4831	5629	14 529	6953	—	—	1:140
c. Wien-Neu-Szönyer . .	14 353	139,96	461,15	35 992	738	3416	1284	1500	944	—	—	1:200
57 Oppeln-Tarnowitzer . . .	4433	604,22	108,72	16 926	2494	760	2291	2606	6044	—	—	1:120
58 a. Pfälzische Ludwigsbahn .	6922	317,91	766,81	27 742	1886	448	27	4665	3399	—	—	1:200
b. Pfälzische Maximiliansb.	2592	203,34	237,28	8641	146	132	79	158	3112	—	—	1:200
59 Rheinische	30 825	1306,12	668,32	69 894	9083	1859	2542	8424	15 616	40	554	1:38
60 a. Südbahn, Oesterreich. .	77 630	1928,8	6513,—	223 214	8561	4772	1852	21 329	37 117	6305	3966	1:40
b. Nordtiroler	5613	336,3	12,3	16 143	1373	1136	4234	4166	3078	—	—	1:240
c. Venetianische u. Südtirol.	27 611	2632,—	2108,—	114 988	15 470	1117	8292	13 909	22 269	—	—	1:250
61 Süd-Norddeutsche . . .	6996	2317,76	1316,94	31 422	885	2797	2557	4227	8255	10 301	—	1:70
62 Taunus-Bahn	759	126,—	91,6	8784	869	—	398	2356	2628	—	—	1:109
63 Theiß-Bahn	84 034	909,2	321,17	141 669	10 769	2 369	14 389	13 616	1613	—	—	1:200
64 Thüringische	13 925	2014,10	1368,10	49 263	3771	2214	3098	2949	25 733	—	—	1:100
65 Werra-E.	8967	748,76	610,78	25 570	580	520	550	1620	9193	7853	—	1:50

54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	

Beschreibung der Bahn.

Gerade Strecken und Curven.

Länge der Strecken mit Fall:							Der stärkste Fall auf der Bahn beträgt:	Länge der Strecken in Curven:							Der kleinste Radius der Curven beträgt.	
bis 1/1200.	von 1/1200 bis 1/900.	von 1/900 bis 1/600	von 1/600 bis 1/300.	von 1/300 bis 1/100.	von 1/100 bis 1/50.	von 1/50 und stärker.		bis 1000 Ruthen Radius	v. 1000 — 800 Ruthen Radius	von 800 — 600 Ruthen Radius.	von 600 — 400 Ruthen Radius.	von 400 — 200 Ruthen Radius.	von 200 — 100 Ruthen Radius.	von 100 Ruthen Radius und weniger.		
Ruthen.		Ruthen.		Ruthen.		Ruthen.		Ruthen.		Ruthen.		Ruthen.		Ruthen.	Ruthen	
2580	740	2192	3556	7243	—	—	1 : 240	557	1680	558	3390	2454	164	—	120,0	30a
30	701	401	3241	12421	—	—	1 : 150	88	325	1205	2220	7223	—	—	300,0	- b
1120	630	825	2169	6442	1260	—	1 : 95	71	35	—	844	3316	15817	327	75,54	31
—	—	—	—	634	—	—	1 : 150	—	280	—	2751	—	432	1445	50,0	32
—	—	150	1450	2305	1100	—	1 : 85	44	—	—	2205	3246	675	—	200,0	
—	—	—	—	845	515	—	1 : 65	—	—	—	—	590	1395	950	50	33
—	—	—	—	55	134	—	1 : 60	—	—	197	—	632	2309	717	50,36	34a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	104	55	359	1786	1105	75,36	- b
—	—	—	139	—	—	—	1 : 352	245	—	575	341	—	23	23	79,65	35
6569	2623	6438	12340	1312	—	—	1 : 200	3169	1767	2401	4982	2579	297	—	65,54	36
—	—	267	571	474	—	—	1 : 200	—	—	—	1174	1227	182	—	182,55	37
—	—	—	2299	995	—	—	1 : 200	—	—	—	—	—	1276	1412	50,0	38
465	133	1540	1522	2957	164	—	1 : 74	470	—	798	2200	4572	1278	114	95,58	39
—	—	202	90	744	1348	—	1 : 67	—	—	148	—	233	715	88	67	10
5861	4399	8726	19772	14242	547	—	1 : 100	1944	1829	3030	14555	9600	2435	85	47,44	11
554	2544	823	5834	20022	5571	290	1 : 22*	—	—	2065	4001	9188	14481	4422	—	42a
—	326	219	4186	12856	1305	—	1 : 70	—	—	—	—	827	3349	17101	10	- b
9950	4282	5687	14634	10457	3940	—	1 : 80	477	1606	488	4928	13560	13894	1042	40	43
—	—	296	2347	10172	—	—	1 : 100	—	—	—	—	12036	4900	366	53,82	44
496	—	255	1842	8080	—	—	1 : 200	1090	180	1615	1101	3757	257	—	105,25	45
—	—	—	1317	—	—	—	1 : 350	—	—	—	—	—	—	155	30,99	46
960	—	—	3672	—	—	—	1 : 300	—	346	1570	2473	484	219	—	100,0	47
861	733	980	6439	1155	—	—	1 : 175	—	13	5347	479	2103	699	—	140,0	48
—	514	383	3347	580	—	—	1 : 200	—	—	2439	1013	2519	—	114	95,0	49a
—	—	—	700	2300	—	—	1 : 200	—	—	228	1023	800	710	140	50,0	- b
6820	1490	1180	5000	—	—	—	1 : 227	—	—	—	3290	1460	155	27	50,0	50
—	3210	860	3640	9588	—	—	1 : 200	—	2745	1917	5474	3203	215	194	100,0	51
1435	572	2564	242	4489	1157	—	1 : 70	—	—	—	96	1189	2203	164	50,36	52
200	—	—	1130	620	—	—	1 : 200	—	64	488	1791	972	—	—	300,0	53
—	—	1037	3220	1410	—	—	1 : 150	—	—	6340	1050	900	80	—	175,0	54
630	140	100	2540	3830	—	—	1 : 150	393	—	—	3407	2055	373	—	200,0	55
7569	8275	8656	12257	10022	—	—	1 : 150	3401	2208	2305	12173	13915	2252	319	55,39	56a
17095	4500	3629	15943	10334	—	—	1 : 115	6579	6588	4008	9977	3038	2889	107	50,33	- b
2293	6887	2641	3841	3665	—	—	1 : 200	5001	301	—	267	—	—	—	201,44	- c
—	—	—	—	1612	—	—	1 : 160	—	—	868	1370	750	310	16	70	57
4968	1503	1294	5744	7664	—	—	1 : 130	690	79	782	1288	3573	4333	33	79,39	58a
158	106	212	2562	2562	—	—	1 : 200	158	—	478	1567	823	93	—	159,32	- b
5488	2823	9355	4735	7894	—	—	1 : 115	1276	970	3177	4179	8761	6005	974	42,0	59
10218	15417	7743	43117	53702	9454	1982	1 : 41,8	1817	2117	13599	10501	16754	17680	28320	50,4	60a
—	—	—	454	—	—	—	1 : 400	72	—	—	673	1708	1268	191	75,4	- b
7244	6236	7362	9030	14180	2092	—	1 : 75	—	—	582	1012	12566	8416	278	41,0	- c
960	1215	264	2076	5764	5952	—	1 : 70	121	—	—	679	3298	10603	6160	72,54	61
2232	1606	549	1806	216	—	—	1 : 117	151	895	982	1497	383	513	242	47,7	62
2726	2225	4067	8091	—	—	—	1 : 400	1614	—	957	1793	7296	600	—	176,26	63
624	50	690	2464	19002	—	—	1 : 100	800	617	2195	4617	14340	2688	—	150,0	64
—	160	—	1333	6585	8139	—	1 : 70	—	—	102	13	4055	15698	62	100,0	65

(Forts.) **I. Allgemeine Beschreibung der Bahn.**

D. **Telegraphen.**

	I. Staatsbahnen.	70 Name des Begründers des Systems, nach welchem die electromagnetischen Telegraphen eingerichtet sind.	71 Anzahl der electromagnetischen Telegraphen-Leitungen.	72 Anzahl der Apparate: a. Sprech-	72 Anzahl der Apparate: b. Glocken-	73 Länge der Drähte der Hauptleitungen: a. kupfernen Rth.	73 Länge der Drähte der Hauptleitungen: b. eisernen Rth.	74 Telegraphen-Stationen. Anz.	75 Optische Telegraphen. Anz.
1	Badische	Morsé*	1*	81	27	—	151 600	69*	—
	a. Ludw.-Südnordb.	Stöhrer	2	84	—	—	291 756	66	515
	b. Ludw.-Westbahn	Morsé	2	30	-	-	106 504	28	187
	c. Maximiliansbahn	Stöhrer und Morsé	2 resp. 1	62	-		156 509	55	353
	d. Fürth. Kreuzung		—	—	—		--	—	3
2	Bayerische. e. gep. Zweigbahnen:								
	1. Bayreuther	Stöhrer	1	4		—	5906	3	18
	2. Starnberger		1	5			6890	4	19
	3. Ansbacher		1	4		—	7481	4	22
	4. Stockheimer	Siemens und Halske	1	5		—	6890	4	21
	5. Miesbacher	Siemens und Halske	1	4		4602	—	4	20
	6. Illerbahn		1	12	—	—	23 622	10	61
3	Braunschweigische	Morsé	2—4*	26	239	5673	110 204	19	227
4	Hannoversche	Morsé	1	104	103	—	241 527	76	923
5	Main-Neckar	Morsé	1*	16		—	23 210	16	—
6	Main-Weser	Kramer und Morsé	2	33*	—		108 000	23	—
7	Nassauische	Morsé	3	39	291	5390	141 786	33	—
8	Preuß. Niederschles.-Märk.	Kramer und Morsé	3	96*	455	4000	301 598	40*	437
9	" Ostbahn	Morsé, Siemens und Halske	2	107	—	—	435 600	56	795
10	" Saarbrücker (u. Trier)	Morsé, Kramer, Breguet u. Fardely	3	49	170	- -	87 220	31	121
11	" Westfälische	Siemens und Halske und Morsé	2	53	221	- -	108 400	18	252
12	Sächsische östliche								
	a. Sächsisch-Böhmische	Morsé	5	7	8	—	46 360	5	100
	b. Sächsisch-Schlesische	Morsé	2	9	—	—	54 215	8	113
	c. Tharandt-Freiberger	Morsé	3	5	30	—	21 024	4	4
13	Sächsische westliche								
	a. Niedererzgebirgische	Morsé	2	17	—	164	47 239	17	183
	b. Obererzgebirgische	Morsé	1	6	58	—	12 152	6	9
	c. Sächsisch-Bayerische	Morsé	1	18		—	47 557	14	209
14	Württembergische	Morsé	1*	52*	12*	53 200*	80 600*	45*	10
	II. Privatbahnen								
	a) unter Staatsverwaltg.								
15	Aach.-Düss. / Ruhrorter	a Aach.-Düsseld. Kramer	2	42	119	—	46 280	14	105
		b. Ruhrort-Crf. Kramer und Morsé	2	26	58	- -	23 020	7	51
16	Bergisch-Märkische	Morsé, Siemens und Kramer	2	94	452	-	188 400	59*	434
17	a. Löbau-Zittauer	Morsé	3	3	—	—	8911	3	37
	b. Zittau-Reichenberger	Morsé	2	4	—	5748	1383	4	34
18	a. Oberschlesische	Siemens, Morsé und Kramer	2	90	255	—	124 440	28	322
	b. Breslau-Posen-Gloganer	Kramer und Morsé	2	49	231	—	112 600	17	237
19	Stargard-Posener	Kramer und Morsé	2	31	182	—	90 600	16	154
20	Rhein-Nahe-E.	Morsé	2	31	167	714	63 406	19	179
21	Wilhelms-Bahn	Kramer und Morsé	2	31	180	- -	65 000	20	186
	b) in Privatverwaltung.								
22	Aachen-Mastrichter	Schrödter u. Herold, Siemens u. Halske und Morsé	2	22	100	90 0	49 500	15	96*
23	Alberts-Bahn	Morsé	2	3	—	- -	3609	3	23
24	a. Altona-Kieler	Morsé und Siemens und Halske	1	16		-	28 160	6	82
	b. Rendsburg-Neumünster	Siemens und Halske	1	3	18		9200	2	27
25	Aussig-Teplitzer	Morsé	2	5	—		4840	5	25
26	Bayerische Ostbahnen	Siemens und Halske	2	94	—	—	244 000	64	—
27	Berlin-Anhaltische	Kramer, Siemens und Morsé	2	49	449	5506	136 000	32	352
28	a. Berlin-Hamburger	Siemens und Halske und Morsé*	2*	57*	281	1160*	158 880	25	274*
	b. Hamburg-Bergedorfer								
29	Berlin-Potsdam-Magdebgr.	Kramer	2	16	176	in Rol. 73b	98 640	6	180

	70	71	72		73		74	75
	(Forts.) **I. Allgemeine Beschreibung der Bahn.** D. **Telegraphen.**							
II. **Privatbahnen.** (Forts.)	Name des Begründers des Systems, nach welchem die electromagnetischen Telegraphen eingerichtet sind.	Anzahl der electromagnetischen Telegraphen Leitungen.	Anzahl der Apparate. a. Sprech-	b. Glocken-	Länge der Drähte der Hauptleitungen. a. kupfernen Mtr.	b. eisernen Mtr.	Telegraphen-Stationen. Anz.	Optische Telegraphen. Anz.
30 Berlin-Stettiner								
a. Berlin-Stettin-Stargard	Morsé und Kramer	2	43	174	—	89 700	13	167
b. Stargard-Cöslin-Colberg	Morsé und Kramer	2	39	154	—	91 000	11	160
31 Böhmische Westbahn	Morsé	1	18	—	—	53 330	18	196
32 Breslau-Schweidnitz-Freib.	Kramer und Morsé	1 resp. 2	51	208	—	68 200	38	231
33 Brünn-Rossitzer	Morsé	1	4	—	—	7845	4	34
34 Buschtěhrader { a Lokom.-B. / b Pferde-B.	Bain	1	11	—	543	27 205	11	—
35 Frankfurt-Hanauer	Kramer	1	10	—	—	10 920	9	21
36 Galizische Carl-Ludwig-B.	Morsé	1	28	—	—	93 612	25	356
37 Glückstadt-Elmshorner	Morsé	1	3	—	—	9000	3	29
38 Graz-Köflacher	Morsé	1	4	—	—	10 558	4	30
39 Hessische Ludwigs-E.	Fardely*	—*	52	55*	—*	—*	32	—
40 Homburger	Siemens und Halske	1	5	—	—	4833	5	—
41 Kaiser Ferdinands Nordb.	Bain	1	55	1	—	166 000	49	—
42 Kaiserin Elisabeth { a. Lokom.-Bahn / b. Pferde-Bahn	Morsé	2	64	578	—	230 600	59	228
		—	—	—	—	—	—	—
43 Köln-Mindener (u Gießener)	Kramer und Morsé	3	184*	695	—	413 762*	64	609
44 Kurf. Friedr. Wilh. Nordb	Kramer	1	22	165	—	40 378	18	—
45 Leipzig-Dresdener	Morsé	2	12	127	—	67 032	9	112
46 Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)		—	—	—	—	—	—	6
47 Lübeck-Büchener	Morsé	1	4	40	—	12 600	4	36
48 Magdeb.-Cöth.-Halle Leipz.	Kramer	2	16	169	—	69 720	11	162
49 a Magdeburg-Halberstädter	Kramer und Morsé	3 resp. 2	34	103	—	57 875	15	104
b. Cöthen-Bernburger	Morsé	1	4	3	—	5300	3	24
50 Magdeburg-Wittenbergesche	Kramer und Morsé	2	23	162	—	63 400	14	116
51 Mecklenburgische	Siemens und Halske	1	16	136	—	39 400	9	132
52 Mohacs-Fünfkirchener	Siemens und Halske	1	9	—		18 257	7	78
53 Neisse-Brieger	Siemens und Halske	1	7	44	—	13 254	4	47
54 Niederländische Rhein-E.	Morsé	2	32	118	93	93 073	21	—
55 Niederschlesische Zweigbahn	Kramer	1	8	34	—	19 000	8	85
56 a. Oesterreich. nördliche	Morsé	1 resp. 2	59	85	97 780	90 040	51	567
b. Oesterreich. südöstliche	Morsé	1	66	137	80 960	146 800	59	572
c. Wien-Neu-Szönyer	Morsé	1	18	—	—	42 300	17	140
57 Oppeln-Tarnowitzer	Kramer	1	8*	90	—	20 500	5	81
58 a. Pfälzische Ludwigsbahn	Fardely	1	19	—	34 981	6000	16	—
b. Pfälzische Maximiliansb.	Fardely	1	7	—	—	11 760	—	—
59 Rheinische	Kramer	2	71	96	—	208 732	58	460
60 a. Südbahn, Oesterreichische	Morsé	1, 2 resp. 3*	174	689	150 000	503 778	134	748
b. Nordtiroler	Morsé	1	10	—	—	20 480	10	85
c. Venetianische u Südtirol.	Morsé	1	62	—	—	137 360	42	—
61 Süd-Norddeutsche	Morsé	1	25	8	52 360	—	18	238
62 Taunus-Bahn	Fardely und Kramer	2 resp. 3	17	7	9625	22 222	10	5
63 Theiß-Bahn	Morsé	1	59	—	57 772	87 190	36	—
64 Thüringische	Morsé	1	41	262	—	77 722	26	13
65 Werra-E.	Morsé	1	31	177	—	45 500	18	158*

		76	77	78	79					
					II. Anlage-					
					Von dem (verwendeten) Anlage-					
					Bahnkörper					
	I. Staatsbahnen.	Im Ganzen sind concessionirt.	Vorarbeiten.	Grunderwerb.	a. Erdarbeiten.	b. Böschungen und Futtermauern.	c. Einfriedigungen.	d. Wegeübergänge.	e. Kleine Brücken (bis 30 Fuß Spannweite) und Durchlässe.	f. Große Brücken und Viadukte.
		Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.
1	Badische	–	168 822	3 962 101	7 035 346	in Kol. 79a	164 989	in Kol. 79e	2 668 539	2 205 077
2	Bayerische a. Ludw.-Südnordb.	–	in Kol. 79a	in Kol. 79a	25 460 240	in Kol. 79a	in Kol. 79a	in Kol. 79a	in Kol. 79a	in Kol. 79a
	b. Ludw.-Westbahn				10 458 222					
	c. Maximiliansb.				16 033 083					
	d. Fürth. Kreuzung				93 749					
	e. 6 gep. Zweigb.	–	—	—	52 045 291	—	—	—	—	—
3	Braunschweigische		in Kol. 83	718 417	1 509 834	in Kol. 79a	in Kol. 79a	105 543	in Kol. 79f	590 910
4	Hannoversche		—*	—	—	—	—	—	—	—
5	Main-Neckar	—	292 064	978 648	838 636	in Kol. 79a	in Kol. 79a	in Kol. 79a	in Kol. 79a	995 177
6	Main-Weser	—	40 365	2 245 723	3 423 345	" " 79a	123 935	" " 79f	" " 79f	1 662 404
7	Nassauische	—	—*	—	—	—	—	—	—	—
8	Preuß. Niederschles.-Märk.	20 975 000*	111 000	2 736 533	3 010 235	in Kol. 79a	82 959	391 775	in Kol. 79f	3 130 224
9	" Ostbahn	—	1 268 225	2 772 624	5 347 519	" " 79a	94 654	388 128	1 458 750	7577 459*
10	" Saarbrücker (u. Trier)	—	in Kol. 83	1 163 547	2 632 873	112 381	41 599	149 553	451 931	650 764
11	" Westfälische	—	222 064	981 339	2 186 167	263 864	75 545	64 024	in Kol. 79f	1 943 780
12	Sächsische östliche									
	a. Sächsisch-Böhmische	—	14 366	850 614	3 921 201					
	b. Sächsisch-Schlesische	—	20 945	483 535	5 679 649	in Kol. 79a mitenthalten.	in Kol. 79a mitenthalten.	in Kol. 79a mitenthalten.	in Kol. 79a mitenthalten.	in Kol. 79a mitenthalten.
	c. Tharandt-Freiberger	–	19 215	106 953	2 250 843					
13	Sächsische westliche									
	a. Niedererzgebirgische	–	31 325	656 386	8 935 206					
	b. Obererzgebirgische	—	10 150	219 694	1 898 774					
	c. Sächsisch-Bayerische	—	31 328	739 317	11 739 004					
14	Württembergische	—	191 905	4 305 369	6 107 672	898 691	277 791	49 053	in Kol. 79f	3 727 959
	II. Privatbahnen									
	a) unter Staatsverwaltg.									
15	Aach.-Düss. Ruhrorter a. Aach.-Düssel	7 950 000	90 037	877 455	1 091 714	80 282	40 343	271 660	269 131	249 223
	b. Ruhrort-Crf.	3 512 000	41 718	383 501	102 610	7339	10 218	36 708	35 731	15 870
16	Bergisch-Märkische	44 420 000	in Kol. 83	3 413 869	5 955 065		in Kol. 83	654 009	2 740 318	in Kol. 79e
17	a. Löbau-Zittauer	2 500 000	8347	227 138	1 840 337		" " 79a	in Kol. 79a	in Kol. 79a	" " 79a
	b. Zittau-Reichenberger	3 750 000	8552	231 967	2 706 754	in Kol. 79a mitenth.	" " 79a	" " 79a	" " 79a	" " 79a
18	a. Oberschlesische	21 753 100*	225 612*	637 857	1 519 298		166 423	" 79e	" " 79f	1 425 928
	b. Breslau-Posen-Glogauer	12 250 000	in Kol. 83	587 816	732 208		844	121 575	202 073	1 493 314
19	Stargard-Posener	7 300 000	" 83	235 981	516 550	34 088	1622	50 656	73 915	333 774
20	Rhein-Nahe-E.	18 000 000	—	2 071 446	3 542 978	545 780	29 423	62 512	538 438	1 873 538
21	Wilhelms-Bahn	8 500 000	25 578	334 936	1 425 158	in Kol. 79a	in Kol. 79a	101 573	in Kol. 79f	470 975
	b) in Privatverwaltung.									
22	Aachen-Mastrichter	5 550 000	—*	—	—	—	—	—	—	—
23	Alberts-Bahn	2 300 000	10 453	226 983	273 700	in Kol. 79e	in Kol. 79e	in Kol. 79e	463 087	in Kol. 79e
24	a. Altona-Kieler	3 295 000	156 654	415 172	826 305*		" " 79a	" " 79a	in Kol. 79a	" " 79a
	b. Rendsburg-Neumünster	622 500	8600	30 306	199 512	in Kol. 79a entb.	" " 79a	" " 79a	" " 79a	" " 79a
25	Aussig-Teplitzer	2 000 000	15 000	259 755	678 667		" " 79a	" " 79a	" " 79a	" " 79a
26	Bayerische Ostbahnen	34 285 714	152 318	2 615 215	3 317 484		21 246	164 093	1 691 408	1 114 823
27	Berlin-Anhaltische	15 500 000	334 105	1 280 221	1 685 088	90 528	36 260	189 053	in Kol. 79f	1 471 701
28	a. Berlin-Hamburger	14 000 000*	839 749	1 130 408	1 793 956	109 781	51 880	35 969	" " 79f	1 422 999
	b. Hamburg-Bergedorfer	2 298 000	87 887	327 322	231 814	127 845	12 981	19 227	" " 79f	191 752
29	Berlin-Potsdam-Magdebg.	14 866 400	53 831	1 246 789	802 200	163 482	—	67 813	" " 79f	1 679 341

	80	81		82	83	84	85	86	87		

Kapital.

Kapitale kommen auf:

a. Tunnels.	Oberbau (Schienen, Schwellen, Drehscheiben u. s. w.).	Signal-Vorrichtungen a. optische.	Signal-Vorrichtungen b. electro-magnetische	Bahnhöfe und Wärterhäuser.	Sonstige Anlagen: (z. B. fortifikatorische, Hebevorrichtungen, schiefe Ebenen, Einrichtung der Werkstätten ꝛc.)	Betriebsmittel.	Insgemein (Verwaltungskosten, Zinsen während der Bauzeit, Cursverlust u. s. w.)	Summe des verwendeten Anlage-Kapitals.	Das Anlage-Kapital beträgt pro Meile Bahnlänge.	pro Kilometer Bahnlänge.	
Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	
1 841 459	9 974 067	—	—	4 326 026	804 583	5 943 824	981 333	40 076 166	538 240	71 461	1
				3 377 872	—	4 029 669	1 272 762	34 140 543*	149 810*	59 720*	2a
				1 409 190	—	1 740 176	598 893	14 206 481	517 163	68 663	- b
in Kol. 79a	in Kol. 79a	in Kol. 82	in Kol. 82	1 808 394	—	2 008 263	995 193	20 844 933	471 285	62 571	- c
				48 571	—	—	2123	144 443	—	—	- d
				6 644 027	—	7 778 108	2 868 971	69 336 400	468 901	62 255	
—	—	—	—	—	—	—	—	5 548 571	213 901	28 399	- e
—	2 971 426	in Kol. 81b	29 426	859 149	—	1 003 074	618 763	8 406 542	315 798	41 928	3
—	—	—	—	—	—	—	—	50 540 049*	128 996*	56 956*	4
—	1 829 588	—	—	1 399 465	—	655 779	—	6 989 357	601 493	79 860	5
—	2 989 443	in Kol. 82	in Kol. 82	1 699 758	—	1 210 969	625 227	14 021 169*	527 310	70 008	6
—	—	—	—	—	—	—	—	16 635 000*	663 278	88 718	7
—	9 262 257	in Kol. 82	in Kol. 82	3 776 892	335 128*	6 929 383	2 914 860*	32 681 246	633 112	84 056	8
-	10 011 285	" " 81b	903 102	5 503 207	1 116 674	6 438 545	842 666	43 722 838	399 916*	53 096*	9
704 952	2 866 243	" " 81b	80 394*	1 466 257	7827	2 582 766	704 288	13 615 375	731 459	97 111	10
—	2 917 316	" " 81b	130 621	1 198 702	116 695	1 495 811	577 890	12 173 818	439 329	58 329	11
in Kol. 79a	in Kol. 79a	in Kol. 79a	in Kol. 79a	444 067		782 773	65 992	6 079 013	843 136	111 932	12a
—	" " 79a	" " 79a	" " 79a	549 062	—	995 253	439 543	8 167 987	602 803	80 031	- b
in Kol. 79a	" " 79a	" " 79a	" " 79a	194 680	—	402 777	154 450	3 128 918	891 430	118 340	- c
" " 79a	" " 79a	" " 79a	" " 79a	1 137 642	—	1 499 664	638 067	12 898 290*	765 477	101 633	13a
—	" " 79a	" " 79a	" " 79a	361 936	—	455 785	96 717	3 043 056	498 862	66 225	- b
—	" " 79a	" " 79a	" " 79a	1 006 534	—	3 040 559	469 230	17 025 972	757 383	100 555	- c
1 250 051	8 135 091	" " 81b	10 975	3 876 022	203 474	4 137 173	1 580 842	34 752 068	532 109	70 647	14
—	1 524 527	in Kol. 81b	45 997	889 549	36 091	1 197 357	779 493	7 442 859	651 169	86 454	15a
—	654 771	" " 81b	26 229	449 222	552 662*	634 423	497 650	3 448 652	615 721	81 743	- b
2 184 347	6 409 946	" " 83	in Kol. 83	2 309 011	1 179 600	5 237 155	3 722 305	33 805 625	712 898	94 649	16
—	in Kol. 79a	" " 79a	" " 79a	216 734	—	219 529	196 338	2 708 423	600 537	79 730	17a
—	" " 79a	" " 79a	" " 79a	324 318	—	248 391	104 207	3 624 189	1020 898	135 534	- b
—	5 359 769	" " 81b	115 806	1 683 739	266 468	4 509 813	1 209 265	17 119 978*	479 283*	63 633	18a
—	2 671 040	16 009	49 708	1 631 914	188 680	1 422 104	3 040 646	12 157 931*	436 707	57 979	- b
—	2 228 568	in Kol. 81b	79 972	630 136	115 470	1 458 932	799 987	6 559 651	289 865	38 484	19
1 542 243	2 343 149	" " 81b	115 503*	622 358*	301 070	1 297 715	1 816 865	16 703 018	1042 635	138 428	20
689 120	1 880 520	" " 81b	13 546	721 345	115 342	1 523 733	1 062 466	8 364 292	391 220	51 942	21
—	—	—	—	—	—	—	—	5 550 000	639 475	84 901	22
—	536 249	in Kol. 79c	in Kol. 79c	134 251	—	664 402	131 212	2 440 337	477 561	63 402	23
—	755 436	" " 80	" " 80*	1 038 859	—	551 006	—	3 743 432	265 869	35 299	24a
—	201 802	" " 82	5364	62 922	—	106 686	44 905	660 097	142 755	18 953	- b
—	549 671	" " 80	in Kol. 80	245 714	—	404 655	85 767*	2 239 229	891 060*	118 306*	25
51 999	5 560 248	—	61 725	2 237 911	—	3 989 460	3 879 193*	24 857 143	405 499	53 836	26
—	5 439 710	65 272	26 879	1 480 034	455 453	1 610 020	1 335 676	15 500 000	327 004	43 415	27
—	3 816 286	in Kol. 81b	108 457	1 858 286	—	1 581 084	1 148 697	13 897 552	369 911	49 111	28a
—	414 052	—	—	616 246	—	—	268 874	2 298 000	1099 522	145 979	- b
-	3 829 957	27 402	33 997	1 405 157	111 226	2 361 715	2 346 292	14 129 202	723 202	96 017	29

	II. Privatbahnen. (Forts.)	76	77	78	79					
					II. Anlage=					
					Von dem (verwendeten) Anlage=					
					Bahnkörper					
		Im Ganzen sind concessionirt.	Vorarbeiten.	Grunderwerb.	a. Erdarbeiten.	b. Böschungen und Futtermauern.	c. Einfriedigungen.	d. Wege-Uebergänge.	e. Kleine Brücken (bis 30 Fuß Spannweite) und Durchlässe.	f. Große Brücken und Viadukte.
		Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.
30	Berlin-Stettiner									
	a. Berlin-Stettin-Stargard	6 824 000	21 896	463 642	1 060 795	42 619	12 059	10 858	211 211	521 468
	b. Stargard-Cöslin-Colberg	11 500 000	34 956	172 947	1 479 521	82 282	8229	54 405	354 433	487 897
31	Böhmische Westbahn	16 000 000	1 066 666*	570 710	1 635 114	88 041	88 789	35 186	562 397	747 126
32	Breslau Schweidnitz Freib.	9 100 000*	in Kol. 84	776 666	1 182 738	in Kol. 79a	17 313	258 247	in Kol. 79f	431 147
33	Brünn-Rossitzer	1 761 600	—*	—	—	—	—	—	—	—
34	Buschtěhrader { a Lokom.-B. / b Pferde-B. }	1 848 000*	44 394	99 612	345 626	in Kol. 79a	in Kol. 79a	in Kol. 79a	in Kol. 79a	—
			—	59 123	76 074	" " 79a	" " 79a	" " 79a	" " 79a	—
35	Frankfurt-Hanauer	2 571 429	12 483	604 850	631 114	" " 79a	" " 79a	" " 79a	" " 79a	in Kol. 79a
36	Galizische Carl-Ludwig-B.	14 000 000*	299 929	1 009 164	9 081 981	" " 79a	" " 79a	" " 79a	" " 79a	" " 79a
37	Glückstadt-Elmshorner	1 071 750	9444	212 254	196 432	" " 80	" " 80	" " 80	" " 80	—
38	Graz-Köflacher	2 933 333*	—	111 623	254 351	28 122	3741	19 792	48 968	77 022
39	Hessische Ludwigs-E.	10 857 143	203 447	1 569 851	1 310 560	195 743	61 214	38 156	294 611	1 290 040
40	Homburger	1 600 000	28 571	289 170	438 948	in Kol. 79a	in Kol. 79a	in Kol. 79a	in Kol. 79a	in Kol. 79a
41	Kaiser Ferdinands Nordb.	52 896 474	176 089	2 525 516	10 133 201	" " 79a	" " 79a	" " 79a	" " 79a	" " 79a
42	Kaiserin Elisabeth { a. Lokom.-Bahn / b. Pferde-Bahn }	—*	851 059*	2 757 454	12 834 543	262 004	" " 79e	" " 79e	828 549	6 257 402
			—*	—	—	—	—	—	—	—
43	Köln-Mindener (u Gießener)	62 274 500	1 394 445	4 480 370	7 309 516	in Kol. 79a	140 484	378 316	in Kol. 79f	8 197 293
44	Kurf. Friedr. Wilh. Nordb	11 600 000	205 648	912 162	4 430 757	" " 79a	in Kol. 79a	in Kol. 79a	" " 79a	in Kol. 79a
45	Leipzig-Dresdener	9 000 000	in Kol. 85*	in Kol. 79a	6 395 866*	" " 79a	" " 79a	" " 79a	" " 79a	" " 79a
46	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	124 000	—	19 901	15 908	" " 79a	" " 79a	" " 79a	" " 79a	—
47	Lübeck-Büchener	2 558 000	22 613	239 650	411 965	103 389	21 916	11 521	84 652	—
48	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	9 200 000	in Kol. 80	in Kol. 80	in Kol. 80	in Kol. 80	in Kol. 80	in Kol. 80	in Kol. 80	in Kol. 80
49	a. Magdeburg-Halberstädter	4 900 000	—	443 754	340 113	9641	2467	63 929	132 536	" " 79e
	b. Cöthen-Bernburger	650 000	—*	—	—	—	—	—	—	—
50	Magdeburg-Wittenbergesche	6 500 000	91 858*	375 446	474 709	in Kol. 79a	43 305	in Kol. 79c	in Kol. 79f	1 855 560
51	Mecklenburgische	6 298 000	37 722	415 224	1 269 896	47 860	12 504	14 968	406 113	155 603
52	Mohacs-Fünfkirchener	4 520 291*	207 605	147 035	950 849	6944	23 296	5324	355 310	82 428
53	Neisse-Brieger	1 200 000	7181	122 559	201 862	in Kol. 79a	in Kol. 82	27 297	50 783	—
54	Niederländische Rhein-E.	18 857 143	in Kol. 79a	2 214 626*	7 711 721	" " 79a	" " 79a	in Kol. 79a	in Kol. 79a	in Kol. 79a
55	Niederschlesische Zweigbahn	2 500 000	9166	147 151	198 646	66	639	8192	106 548	205 978
56	a. Oesterreich. nördliche	106 666 666*	—*	—	—	—	—	—	—	—
	b. Oesterreich. südöstliche		—*	—	—	—	—	—	—	—
	c. Wien-Neu-Szönyer		—*	—	—	—	—	—	—	—
57	Oppeln-Tarnowitzer	2 500 000	58 562	117 412	158 029	20 479	31	26 119	49 004	110 541
58	a. Pfälzische Ludwigsbahn	10 364 500	116 500	1 153 397	1 474 583	in Kol. 79a	2764	34 244	in Kol. 79f	428 928
	b Pfälzische Maximiliansb.	2 514 286	36 336	366 608	311 428	" " 79a	725	17 276	" " 79f	150 372
59	Rheinische	33 350 000*	1 118 856*	4 497 549	3 783 944	" " 79a	142 935	312 722	512 607	1 654 872
60	a. Südbahn, Oesterreichische	100 000 000*	—*	—	—	—	—	—	—	—
	b. Nordtiroler									
	c. Venetianische u. Südtirol.									
61	Süd-Norddeutsche	14 000 000	122 500	720 661	2 520 995	349 841	17 367	105 217	in Kol. 79f	2 418 375
62	Taunus-Bahn	2 342 857	5495	373 039	1 243 702	in Kol. 79a	in Kol. 79a	in Kol. 79a	in Kol. 79a	in Kol. 79a
63	Theiß-Bahn	37 800 000	6 196 596*	542 444	2 034 563	15	" " 79d	260 070	in Kol. 79f	945 633
64	Thüringische	20 900 000	60 400	2 267 699	3 220 076	266 834	11 029	667 467	410 914	2 219 251
65	Werra-E.	8 256 900	39 107	705 617	1 853 305	71 505	4254	368 930	250 890	241 346

	80	81		82	83	84	85	86	87		

Kapital.

Kapitale kommen auf:

a. Tunnels. Thlr.	Oberbau (Schienen, Schwellen, Drehscheiben u. s. w.). Thlr.	Signal-Vorrichtungen a. optische. Thlr.	Signal-Vorrichtungen b. electro-magnetische. Thlr.	Bahnhöfe und Wärterhäuser. Thlr.	Sonstige Anlagen: (z. B. fortifikatorische, Hebevorrichtungen, schiefe Ebenen, Einrichtung der Werkstätten ꝛc. Thlr.	Betriebsmittel. Thlr.	Insgemein (Verwaltungskosten, Zinsen während der Bauzeit, Courverlust u. s. w.) Thlr.	Summe des verwendeten Anlage-Kapitals. Thlr.	Das Anlage Kapital beträgt pro Meile Thlr.	pro Kilometer Thlr.	Bahnlänge.
8300	2 231 732	8713	28 500	1 114 682	123 704	1 301 454	675 695	7 837 328*	*348 480*	*46 267*	30a
—	2 414 896	10 286	36 783	1 249 071	72 625	1 314 141	1 202 574	8 975 046	*393 642*	*52 263*	- b
—	3 179 288	9808	5640	1 629 732	294 064	1 540 773	4 546 666	16 000 000*	*620 877*	*82 432*	31
—	2 061 980	in Kol. 81b	91 799	1 018 544	523 641	1 944 204	859 871	9 166 150*	*400 443*	*53 159*	32
—	—	—	—	—	—	—	—	1 768 296	*471 545*	*62 605*	33
—	503 002	in Kol. 82	in Kol. 82	149 868	21 045	272 718	52 012	1 488 277	*433 900*	*57 608*	34a
—	234 398	" " 82	" " 82	54 488	2146	84 274	27 840	538 343	*72 164*	*9594*	- b
—	in Kol. 79a	in Kol. 79a	" " 79a	383 232	—	326 055	261 593	2 219 327	*674 570*	*89 560*	35
—	6 879 328	" " 82	" " 82	3 208 699	289 158	4 411 415	947 642	26 127 316	*558 157*	*74 111*	36
—	235 757	" " 80	" " 80	167 781	—	73 500	107 067	1 002 235	*222 719*	*29 570*	37
53 326	595 145	1989	3333	201 749	21 247	126 810	264 376	1 811 594	*341 166*	*45 296*	38
—	2 105 784	in Kol. 81b	30 120	1 229 353	173 419	1 563 483	596 328	10 662 109	*437 151*	*58 040*	39
—	320 958	—	5678	150 263	45 696	149 385	161 617	1 590 286	*659 870*	*87 619*	40
in Kol. 79a	16 259 117	in Kol. 80	in Kol. 80	7 148 785	—	12 023 908	3 195 537	51 462 153	*637 146*	*84 591*	41
500 500	9 762 241	15 542	117 928	7 200 056	—	4 715 584	5 692 725	51 795 587	*901 263*	*119 660*	42a
—	—	—	—	—	—	—	—	3 005 933*	*173 053*	*22 976*	- b
1 276 499	10 764 658	in Kol. 81b	183 144	4 829 048	1 431 235	10 781 781	10 393 929	61 560 718*	*866 967**	*115 104*	43
in Kol. 79a	2 282 169	" " 82	in Kol. 82	791 449	—	992 841	1 777 948	11 392 974	*593 384*	*78 782*	44
" " 79a	in Kol. 79a	" " 79a	" " 79a	879 908	—	1 426 063	276 129	8 977 966	*543 132*	*72 110*	45
—	30 492	—	—	11 836	—	36 396	9467	124 000	*124 000**	*20 564*	46
—	504 033	in Kol. 81b	23 844	358 606	127 199	297 929	350 683	2 558 000	*406 032*	*53 909*	47
—	5 161 544	" " 80	26 891	1 192 640	87 904	2 353 081	—	8 772 060	*492 259*	*65 356*	48
—	1 321 195	" " 81b	42 761	566 529	28 012	1 374 894	244 291	4 570 122	*390 942*	*51 904*	49a
—	—	—	—	—	—	—	—	650 000*	*236 364**	*31 381*	- b
—	1 390 679	in Kol. 81b	39 649*	396 867	188 651	628 162	829 950	6 264 836	*438 100*	*58 164*	50
—	1 425 466	" " 81b	96 732	574 803	—	725 193	1 115 916	6 298 000	*326 829*	*43 393*	51
—	1 407 789	3822	7946	347 556	6928	524 953	442 506	4 520 291	*559 442*	*74 274*	52
—	326 839	1492	7113	89 909	27 873	214 405	122 687	1 200 000	*205 761*	*27 320*	53
—	2 479 144	in Kol. 79a	in Kol. 79a	in Kol. 79a	in Kol. 79a	2 261 919	411 190	15 078 600	*694 866*	*92 255*	54
—	765 398	8870	5071	244 252	—	442 025	353 532	2 495 534	*262 687*	*34 876*	55
—	—	—	—	—	—	6 742 276	—	38 625 793	*605 325*	*80 367*	56a
—	—	—	—	—	—	9 092 823	—	42 009 695	*455 884*	*60 527*	- b
—	—	—	—	—	—	1 921 869	—	9 953 376	*475 555*	*63 140*	- c
—	1 053 134	18 765*	14 734	163 505	82 932	404 516	232 118	2 459 881	*243 071*	*32 273*	57
397 648	1 574 390	449	13 312	866 963	98 522	1 989 723	2 093 965	10 245 388	*520 861*	*69 153*	58a
—	455 324	—	5662	237 884	82 110	548 396	371 636	2 583 757	*415 662*	*55 186*	- b
2069 086	6 852 012	in Kol. 81b	276 786	2 750 274	1 220 412	4 049 430	3 530 187	32 771 672	*688 191*	*91 345*	59
—	—	—	—	—	—	—	—	—*	—*	—	60
608 366	3 720 260	11 659	20 733	1 009 911	194 521	1 776 297	388 750	13 985 453	*534 204*	*70 924*	61
—	in Kol. 79a	in Kol. 81b	6820	434 524	229 965	631 440	110 529*	3 033 514*	*451 713*	*59 967*	62
—	9 980 438	40 038	57 541	2 922 722	—	4 083 481	1 012 633	28 076 174	*363 164*	*48 216*	63
198 946	4 974 057	7243	79 665	1 534 186	142 013	2 400 089	2 440 131	20 900 000	*560 923*	*74 472*	64
157 526	2 021 312	3072	30 025	756 240	—	807 718	946 053	8 256 900	*414 503*	*55 032*	65

	88			89		90	
	(Forts.) **II. Anlage-Kapital.**						
I. Staatsbahnen.	Von dem Gesammt-Anlage-Kapitale (Kol. 76) bestehen			Von den Stamm-Actien sind vom Staate garantirt		Außer dem in Kol. 86 aufgeführten Anlage-Kapitale sind zur Erweiterung und Verbesserung der Bahn-Anlagen und zur Vermehrung der Betriebsmittel aus den Betriebs-Ueberschüssen verwendet:	
	a. in Stamm-Actien. Thlr.	b. in Prioritäts-Stamm-Actien. Thlr.	c. in Prioritäts-Obligationen. Thlr.	Thlr.	mit Proc.	a. in den früheren Jahren bis Ende 1862. Thlr.	b. im Betriebs-Jahre 1863. Thlr.
1 Badische	—	—			—	—	—
2 Bayerische (u. gepacht. Zwgb.)	—	—			—	—	—
3 Braunschweigische	—	—	—	—	—	2 257 822	317 742
4 Hannoversche	—	—	—	—	—	881 292	73 720
5 Main-Neckar	—	—	—	—	—	380 374	140 188
6 Main-Weser	—	—	—	—	—	747 159*	270*
7 Nassauische	—	—	—	—	—	—	—
8 Preuß. Niederschles.-Märk.	10 000 000	4 175 000*	6 800 000	10 000 000	4	3 681 800*	317 675*
9 „ Ostbahn	—	—	—	—	—	—	—
10 „ Saarbrücker (u. Trier)	—	—	—	—	—	—	—
11 „ Westfälische	—	—	—	—	—	463 531	121 636
12 Sächsische östliche							
a. Sächsisch-Böhmische	—	—	—	—	—	—	—
b. Sächsisch-Schlesische	—	—	—	—	—	—	—
c. Tharandt-Freiberger	—	—	—	—	—	—	—
13 Sächsische westliche							
a. Niedererzgebirgische	—	—	—	—	—	—	—
b. Obererzgebirgische	—	—	—	—	—	—	—
c. Sächsisch-Bayerische	—	—	—	—	—	—	—
14 Württembergische	—	—	—	—	—	1 511 496	137 192
II. Privatbahnen							
a) unter Staatsverwaltg.							
15 Aach.-Düss. a. Aach.-Düsseld.	4 000 000	—	3 950 000	4 000 000	3½	272 267	—
Ruhrorter b. Ruhrort-Crf.	1 500 000	—	2 012 000	1 500 000	3½	97 571	—
16 Bergisch-Märkische	13 000 000	—	31 420 000	—*	—*	283 154	—
17 a. Löbau-Zittauer	2 000 000	500 000	—	—	—	—	—
b. Zittau-Reichenberger	3 750 000	—	—	3 750 000	4	—	—
18 a. Oberschlesische	12 606 200	—	9 146 900	2 400 000	3½	—	—
b. Breslau-Posen-Glogauer	—	—	12 250 000	—	—	—	—
19 Stargard-Posener	5 000 000	—	2 300 000	5 000 000	3½	—	—
20 Rhein-Nahe-E.	9 000 000	—	9 000 000	8 250 000*	4½	—	—
21 Wilhelms-Bahn	2 400 000	2 966 750	3 133 250	—	—	199 992	—
b) in Privatverwaltung.							
22 Aachen-Mastrichter	2 750 000	—	2 800 000	—	—	—	—
23 Alberts-Bahn	900 000	—	1 400 000	—	—	140 337*	—
24 a. Altona-Kieler	3 075 000	—	220 000	—	—	478 107*	14 614*
b. Rendsburg-Neumünster	390 000	—	232 500	—	—	1670	—
25 Aussig-Teplitzer	1 400 000	—	600 000	—	—	—	—
26 Bayerische Ostbahnen	34 285 714	—	—	34 285 714	4½	—	—
27 Berlin-Anhaltische	8 500 000		7 000 000	—	—	266 050	47 803
28 a. Berlin-Hamburger	8 000 000	—	6 000 000	—	—	1 950 408*	207 806
b. Hamburg-Bergedorfer	1 548 000		750 000	—	—		—
29 Berlin-Potsdam-Magdebg.	5 000 000	—	9 866 400	—	—	30 422	—

	II. Privatbahnen. (Forts.)	88			89		90	
		(Forts.) **II. Anlage-Kapital.**						
		Von dem Gesammt-Anlage-Kapitale (Kol. 76) bestehen			Von den Stamm-Actien sind vom Staate garantirt		Außer dem in Kol. 86 aufgeführten Anlage-Kapitale sind zur Erweiterung und Verbesserung der Bahn-Anlagen und zur Vermehrung der Betriebsmittel aus den Betriebs-Ueberschüssen verwendet:	
		a. in Stamm-Actien. Thlr.	b. in Prioritäts-Stamm-Actien. Thlr.	c. in Prioritäts-Obligationen. Thlr.	garantirt Thlr.	mit Proc.	a. in den früheren Jahren bis Ende 1862. Thlr.	b. im Betriebs-Jahre 1863.* Thlr.
30	Berlin-Stettiner							
	a. Berlin-Stettin-Stargard	6 024 000	—	800 000	—	—	685 610	35 700
	b. Stargard-Cöslin-Colberg	—	—	11 500 000	—*	3½*	—	—
31	Böhmische Westbahn	8 000 000	—	8 000 000	16 000 000*	5,2	—	—
32	Breslau-Schweidnitz-Freibg.	5 100 000	—	4 000 000	—	—	3814	9000
33	Brünn-Rossitzer	89 600	1 372 000	300 000	—	—	—	—
34	Buschtêhrader a. Lokom.-B. b. Pferde-B.	1 848 000	—	—	—	—	—	—
35	Frankfurt-Hanauer	1 714 285	—	857 144	—	—	—	—
36	Galizische Carl-Ludwig-B.	14 000 000	—	2 661 000*	14 000 000	5,2	—	—
37	Glückstadt-Elmshorner	450 000	408 000	213 750	—	—	10 367	—
38	Graz-Köflacher	2 133 333*	—	800 000	—	—	—	—
39	Hessische Ludwigs-E.	6 857 143	—	4 000 000	—	—	—	—
40	Homburger	914 286	—	685 714	—	—	892	703
41	Kaiser Ferdinands Nordb.	39 116 984	—	13 779 490	—	—	—	—
42	Kaiserin Elisabeth a. Lokom.-Bahn b. Pferde-Bahn	21 000 000	—	33 732 567	—*	5,2	—	—
43	Köln-Mindener (u. Gießener)	13 000 000	—	49 274 500	13 000 000	3½	1 661 755	143 845
44	Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	8 000 000	—	3 600 000	—	—	177 947	28 859
45	Leipzig-Dresdener	5 000 000	—	4 000 000*	—	—	1 439 509	33 021
46	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	101 143	—	—*	—	—	94 801	13 045
47	Lübeck-Büchener	2 558 000	—	—	—	—	92 520	17 096
48	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	3 500 000	—	5 700 000	—	—	471 054	—
49	a. Magdeburg-Halberstädter	1 700 000	—	3 200 000	—	—	—	—
	b. Cöthen-Bernburger	500 000	—	150 000	—	—	—	—
50	Magdeburg-Wittenbergesche	4 500 000	—	2 000 000	—	—	—	—
51	Mecklenburgische	4 350 000	—	1 948 000*	—	—	174 935	23 706
52	Mohacs-Fünfkirchener	—*	—	—	—	—	—	—
53	Neisse-Brieger	1 100 000	—	100 000	—	—	197 536	20 758
54	Niederländische Rhein-E.	13 714 286	—	5 142 857	5 142 857*	4½	—	—
55	Niederschlesische Zweigbahn	1 412 200	87 800	1 000 000	—	—	3812	—
56	a. Oesterreichische nördliche b. Oesterreich. südöstliche c. Wien-Neu-Szönyer	53 333 333	—	53 333 333	52 920 598	5,2	—	—
57	Oppeln-Tarnowitzer	2 500 000	—	—	—	—	—	—
58	a. Pfälzische Ludwigsbahn	6 662 286	—	3 702 214	6 662 286	4	49 064	57 524
	b. Pfälzische Maximiliansb.	2 514 286	—	—	2 514 286	4½	—	—
59	Rheinische	15 107 500	2 042 500	16 200 000	—*	—*	700 258	—
60	a. Südbahn, Oesterreichische b. Nordtiroler c. Venetianische u. Südtirol.	100 000 000	—	93 213 816*	—*	5,2	—	—
61	Süd-Norddeutsche	10 500 000	2 100 000*	1 400 000	12 600 000*	5,2	—	—
62	Taunus-Bahn	1 714 286	—	628 571*	—	—	280 282	39 737
63	Theiß-Bahn	16 800 000	—	21 000 000*	37 800 000*	5,2	—	—
64	Thüringische	9 000 000	—	11 900 000	—	—	261 054*	29 822
65	Werra-E.	5 006 900	—	3 250 000	8 000 000*	4	—	—

Digitized by Google

Abſchnitt C.

Transportmittel.

	I. Staatsbahnen.	91 Lokomotiven a. 4achsige.	b. 6achsige.	c. 8achsige.	d. Tender-Lokomotiven.	e. zusammen.	92 pro Meile Bahnlänge.	pro Kilometer Bahnlänge.	93 Davon sind a. gekuppelt.	b. mit Expansion versehen.	c. ohne Expansion versehen.	d. mit Kondensation versehen.	94 Tender.	95 I. Bestand der Firma der: A. Berlin	B. Borsig in Berlin bei Moabit.	Maschinenbau-Anstalt Gladbach-Rheydt	Maschinenbau-A.-G. Rastatt	H. Schwartzkopff in Berlin	Egestorff in Linden bei Hannover.	A. Hartmann in Chemnitz.	Maschinenfabrik der Leipzig-Dresdener Eisenbahn-Gesellsch.	Sächs. Maschinenbau-Gesellsch. in Chemnitz.	G. Kessler in Karlsruhe.	O. Tigl in Wien.	Maschinenbau-Gesellschaft in Karlsruhe.
		Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1	Badische	—	112	24	4	140	1,58	0,25	45	140	—	—	136	.	.	.	.	.	.	.	.	.	37	.	74
2	Bayerische (u. gep. Zweigb.)	—	268	—	—	268	1,57	0,21	195	205	63	109	268	.	225	.	.	.	.	14	.	.	21	.	.
3	Braunschweigische	1	57	—	2	60	2,25	0,30	40	60	—	—	58	.	.	.	.	.	47	.	.	.	.	.	.
4	Hannoversche	—	194	—	16	210	1,79	0,24	154	210	—	210	181	12	.	.	.	.	137	.	.	6	6	.	.
5	Main-Neckar	—	28	—	—	28	2,14*	0,29	8	28	—	—	27	.	.	.	.	.	.	.	.	.	10	.	5
6	Main-Weser	—	48	—	—	48	1,81	0,24	48	48	—	24	38	.	.	.	5	.	6	.	.	.	21	.	.
7	Nassauische	—	30	—	2	32	1,28	0,17	22	32	—	—	30	.	.	.	26	.	.	.	.	.	.	.	4
8	Preuß. Niederschles.-Märk.	—	159	—	—	159	3,08	0,41	73*	151	8	48	159	101	.	.	.	.	.	.	.	6	.	.	.
9	" Ostbahn	—	125	—	—	125	1,14	0,15	57	125	—	60	125	90	.	.	.	.	3	.	.	.	.	.	.
10	" Saarbrücker (u. Trier)	—	48	—	3	51	2,65	0,35	43	51	—	17	48	26	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	22
11	" Westfälische	—	51	—	—	51	1,48	0,23	41	41	10	—	51	49	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
12	Sächsische östliche a. Sächsisch-Böhmische b. Sächsisch-Schlesische c. Tharandt-Freiberger	—	53	—	—	53	2,06	0,27	53	53	—	6	48	.	.	.	.	.	.	36	.	.	.	.	.
13	Sächsische westliche a. Niedererzgebirgische b Obererzgebirgische c. Sächsisch-Bayerische	—	84	—	22	106	2,18	0,29	106	106	—	—	73	13	.	.	.	.	.	82	.	.	2	.	.
14	Württembergische	—	—	129	—	129	1,99	0,26	129	129	—	129	129	.	3	.	106	.	.	.	.	.	3	.	.
	II. Privatbahnen																								
	a) unter Staatsverwaltg.																								
15	Aach.-Düss. (a. Aach.-Düsseld. Ruhrorter b. Ruhrort-Cref.)	—	34	—	—	34	2,0	0,27	20	34	—	10	35	19	.	.	.	.	.	.	.	4	7	.	.
16	Bergisch-Märkische	—	106	8	9	123	2,59	0,34	112	120	3	5	103	93	.	.	.	.	.	.	.	14	5	.	.
17	a. Löbau-Zittauer	—	6	—	—	6	1,33	0,18	6	6	—	—	5	.	.	.	.	.	.	2	.	4	.	.	.
	b. Zittau-Reichenberger	—	5	—	—	5	1,41	0,19	5	5	—	—	5	.	.	.	.	.	.	5	.	.	.	.	.
18	a. Oberschlesische b. Breslau-Posen-Glogauer	—	109	—	8	117	1,90	0,25	97	117	—	99	109	111	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
19	Stargard-Posener	—	31	—	—	31	1,37	0,18	15	31	—	19	31	31	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
20	Rhein-Nahe-E.	—	27	—	—	27	1,64	0,22	24	2	25	23	27	27	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
21	Wilhelmsbahn	—	23	—	—	23	0,98	0,13	17	23	—	—	23	17	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	b) in Privatverwaltung.																								
22	Aachen-Mastrichter	—	17	—	—	17	1,37	0,18	13	17	—	5	17	7	.	.	.	.	.	.	.	10	.	.	.
23	Albertsbahn	—	5	—	4	9	1,76	0,23	9	9	—	—	5	.	.	.	.	.	.	8	.	.	.	.	.
24	a. Altona-Kieler	—	17	—	—	17	1,21	0,16	10	17	—	17	13	.	.	.	.	.	7	.	.	4	.	.	.
	b. Rendsburg-Neumünster	—	5	—	—	5	1,08	0,14	—	5	—	5	4	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
25	Aussig-Teplitzer	—	5	—	—	5	2,07	0,27	5	5	—	—	5	5	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
26	Bayerische Ostbahnen	—	81	—	—	84	1,40	0,18	60	81	—	—	81	.	81	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
27	Berlin-Anhaltische	—	66	—	—	66	1,39	0,19	21	60	6	5	66	58	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
28	a. Berlin-Hamburger b. Hamburg-Bergedorfer	3	82	—	—	85	2,14	0,28	43	85	—	54	85	76	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
29	Berlin-Potsdam-Magdebrg.	—	55	—	—	55	2,81	0,37	—	24	31	—	55	42	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	zu übertragen	4	1931	161	70	2169								768	312	.	137	.	200	147	.	48	112	.	105

Transportmittel.

Fabriken, welche die Lokomotiven geliefert haben:

Eisenbahn-Bauanstalt	Sharp, Roberts und Comp. in Manchester.	A. Siebert in Berlin.	Gerschel u. Sohn in Kassel.	A. Borsig in Moabit bei Berlin.	J. Wöhlert in Moabit.	Kessler in Karlsruhe (in Konkurs)	Patent-u. Zahnrad-Lokom. Fabrik	K. u. K. privilegirten in Neuwalde	Werkstätte der Württemberg. Staats-Eisenb. in Eßlingen.	Actiengesellschaft Schweizer. Lokomotivfabrik in Winterthur.	Maschinenbau-Gesellschaft Karlsruhe in Karlsruhe.	Benrath, Peters und Komp. in Neustadt a. d. Haardt.	Schneider in Creuzot.	Cail u. Comp. in Paris.	Maschinenfabrik Esslingen.	Sigl in Wien.	Werkstätte der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn-Gesellschaft.	Werkstätte der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft.	Werkstätte der Bayerischen Eisenbahn-Gesellschaft.	Werkstätte der Main-Neckar-Eisenbahn-Gesellschaft.	Werkstätte der Main-Weser-Eisenbahn-Gesellschaft.	Werkstätte der Taunus-Eisenbahn-Gesellschaft.	Werkstätte der Nassauischen Eisenbahn-Gesellschaft.	Werkstätte der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft.	Werkstätte der Sächsisch-Bayerischen Eisenbahn-Gesellschaft.	Werkstätte der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Gesellschaft.	Werkstätte der Sächsisch-Schlesischen Eisenbahn-Gesellschaft.	Werkstätte der Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft.	Werkstätte der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft.	Werkstätte der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn-Gesellschaft.	Schichau in Elbing.	Werkstätte der Ostbahn in Bromberg.	Werkstätte der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn in Frankfurt a. O.	Werkstätte der Oberschlesischen Eisenbahn in Gleiwitz.	Werkstätte der Rheinischen Eisenbahn in Düsseldorf.	Werkstätte der Aachen-Mastricht-Eisenbahn-Gesellschaft in Aachen.	Werkstätte der Cöln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft in Cöln.	Werkstätte der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft in Elberfeld.	Werkstätte der Friedrich-Wilhelm-Nordbahn in Stettin.	Werkstätte der Wilhelmsbahn in Wilhelmsburg.	Werkstätte der Hannoverschen Eisenbahn-Gesellschaft in Hannover.	Werkstätte der Braunschweigischen Eisenbahn-Gesellschaft in Braunschweig.	Werkstätte der Oldenburgischen Eisenbahn-Gesellschaft in Oldenburg.	
13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	
9	3	.	.	4	9	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	3	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	1
.	.	.	.	.	8	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2
5	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	5	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	3
.	13	19	9	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	8	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	4
.	8	.	4	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	5
.	.	.	16	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	6
.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	7
19	2	18	.	8	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	8
1	.	18	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.	.	9	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.	.	.	.	.	.	9
.	.	3	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	10
.	.	5	6	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	11
15	.	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	12
6	.	3	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	13
.	.	.	.	.	.	.	.	.	17	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	14
.	.	4	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	15
2	.	2	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	4	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	16
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	17a
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	- b
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	5	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	18
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	19
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	20
.	.	6	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	21
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	22
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	23
.	.	.	.	.	.	.	.	6	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	24a
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	5	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	- b
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	25
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	26
7	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	27
2	7	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	28
2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	4	.	.	.	.	.	.	.	.	6	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	29
68	33	80	37	12	17	.	.	8	17	7	6	.	.	9	8	.	.	.	6	.	5	5	1	.	4	1	1	3	2	1	2	.	.	2	.	1	.	1	1	1	.	1	

Digitized by Google

	II. Privatbahnen. (Forts.)	91 Lokomotiven: a. 4 räd.	b. 6 räd.	c. 8 räd.	d. Tender-Lokomotiven.	e. zusammen.	92 pro Meile Bahnlänge.	pro Kilometer Bahnlänge.	93 Davon sind: a. gekuppelt.	b. mit Expansion versehen.	c. ohne Expansion versehen.	d. mit Kondensation versehen.	94 Tender.	95 I. Bestand der Firma der: 1. Berlin in Berlin.	2. Moabit in Berlin.	3. Stadt-Bahnhof (Weichenstellung durch Wärter).	4. Stadt-Bahnhof (Weichenstellung durch Signale).	5. Stettiner Bahnhof.	6. Görlitzer Bahnhof.	7. Hamburger Bahnhof.	8. Magdeburger Bahnhof.	9. Anhalter Bahnhof.	10. Köthen in Berlin.	11. Cöthen in Köthen.	12. Wasserstation in Berlin.
		Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
	übertragen	4	1031	161	70	2169	—	—	—	—	—	—	—	768	312	.	137	.	200	147	.	48	112	.	165
30	Berlin-Stettiner																								
	a. Berlin-Stettin-Stargard	—	37	—	2	39	1,73	0,23	35	39	—	35	37	35	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	b. Stargard-Cöslin-Colberg	—	28	—	—	28	1,23	0,16	13	28	—	28	28	19	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
31	Böhmische Westbahn	—	27	—	—	27	1,01	0,13	27	27	—	—	27	.	4	.	.	.	.	.	.	.	23	.	.
32	Breslau-Schweidnitz-Freib.	—	39	—	—	39*	1,70	0,226	37	36	3	—	39	30	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
33	Brünn-Rossitzer	—	5	—	—	5	1,33	0,177	5	5	—	—	5	.	.	.	.	.	.	1	.	.	1	.	.
34	Buschtêhrader { a. Lokom.-B.		2	—	5	7*	0,99*	0,13	7	7	—	—	2	.	.	7	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Buschtêhrader { b. Pferde-B.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
35	Frankfurt-Hanauer	—	11	—	—	11	2,02	0,26	3	11	—	—	11	.	.	.	.	.	.	.	.	4	.	5
36	Galizische Carl-Ludwig-B.	—	65	—	3	68	1,15	0,19	68	68	—	—	65	5	.	.	.	20	.	.	1	.	.	42	.
37	Glückstadt-Elmshorner	—	3	—	—	3	0,64	0,09	3	3	—	3	3	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
38	Graz-Köflacher	—	2	5	—	7*	1,32	0,18	7	—	7	—	7*	.	.	.	.	.	.	.	7	.	.	.	.
39	Hessische Ludwigs-E.	—	50	—	2*	52	2,13	0,28	19	52	—	—	50	.	.	.	50	.	.	.	.	.	.	.	.
40	Homburger	—	4	—	—	4	1,—	0,—	4	4	—	—	4	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
41	Kaiser Ferdinands Nordb.	—	202	21	—	223	2,77	0,37	186	205	18	—	223	12	29	110	.	6	.	.	.	25	2	27	.
42	Kaiserin Elisabeth { a. Lokomot.-B.	—	81	—	14*	98*	1,72	0,23	100	86	14	11	80	.	.	.	.	41	.	.	36	.	.	12	.
	Kaiserin Elisabeth { b. Pferde-B.	—	—	—	—	—*	—	—	—	—	—	—	—	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
43	Köln-Mindener (u. Gießener)	3	213	—	28	244	3,34	0,47	167	243	1	—	216	197	.	.	.	.	.	12	.	12	14	.	.
44	Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	—	30	6	—	36	1,42	0,24	36	36	—	31	29	.	.	.	.	.	.	.	.	.	10	.	.
45	Leipzig-Dresdener	—	45	—	—	45	2,72	0,36	18	45	—	45	45	37	.	.	.	.	.	6	.	.	.	.	.
46	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth.)	—	3	—	—	3	3,75	0,50	—	3	—	—	3	.	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
47	Lübeck-Büchener	—	7	—	—	7	1,11	0,15	3	7	—	3	7	6	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
48	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	—	54	—	—	54	2,79	0,37	36	46	8	7	54	36	.	.	.	.	6	.	.	.	.	.	4
49	a. Magdeburg-Halberstädter	—	29	—	—	29	2,43	0,48	—	17	12	—	29	29	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	b. Cöthen-Bernburger	—	6	—	—	6	1,50	0,20	—	—	—	—	6	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
50	Magdeburg-Wittenbergesche	—	16	—	4	20	1,40	0,19	12	18	1	7	17	16	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
51	Mecklenburgische	—	25	—	—	25	1,30	0,17	6	25	—	—	25	23	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.
52	Mohacs-Fünfkirchener	—	2	6	—	8	0,31	0,13	8	8	—	—	8	.	.	.	.	2	.	.	6	.	.	.	.
53	Neisse-Brieger	—	7	—	—	7	1,13	0,15	1	7	—	2	7	7	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
54	Niederländische Rhein-E.	—	13	—	—	13	1,83	0,24	37	13	—	6	13	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
55	Niederschlesische Zweigbahn	—	10	—	—	10	1,03	0,14	10	10	—	—	11	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
56	a. Oesterreich. nördliche	—	13	72	26	141	2,26	0,30	112	119	20	—	103	.	6	27	14	23	.	.	16	17	.	.	.
	b. Oesterreich. südöstliche	1	118	7	19	175	1,90	0,25	100	170	—	—	123	.	22	35	.	58	.	.	38	13	6	.	.
	c. Wien-Neu-Szönyer	—	8	11	6	25	1,19	0,16	25	25	—	—	19	.	.	8	.	.	.	.	17	.	.	.	.
57	Oppeln-Tarnowitzer	—	8	—	—	8	0,79	0,10	8	4	1	—	8	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
58	a. Pfälzische Ludwigsbahn	—	41	—	—	41	2,08	0,28	24	11	—	—	40	.	24	.	1	.	.	.	.	.	9	.	.
	b. Pfälzische Maximiliansb.	12	—	—	—	12	1,93	0,25	6	12	—	—	12	.	6	.	6	.	.	.	.	.	.	.	.
59	Rheinische	—	91	—	13	104	2,18	0,29	56	102	2	31	91	75	.	.	.	.	.	.	.	2	1	.	12
60	a. Südbahn, Oesterreich.	—	256	26	51	333	2,18	0,29	333	333	—	—	282	.	6	124	76	58	.	.	.	22	.	47	.
	b. Nordtiroler	—	1	.	10	11	1,13	0,15	10	11	.	—	1	.	2	.	8	.	.	.	.	.	.	.	.
	c. Venetianische u. Südtirol.	—	108	.	—	108	1,55	0,21	71	108	—	—	108	.	12	7	.	3	.	.	.	.	.	.	.
61	Süd-Norddeutsche	—	28	12	—	40	1,53	0,21	40	40	—	—	40	.	12	.	.	.	.	28	.	.	.	.	.
62	Taunus-Bahn	—	18	—	—	18	2,23	0,27	1	18	—	—	18	.	.	.	2	.	.	.	.	.	1	.	6
63	Theiß-Bahn	—	77	—	—	77	1,—	0,13	73	77	—	—	77	.	.	.	.	13	.	.	60	.	.	.	.
64	Thüringische	—	76	—	—	76*	2,44	0,37	59	76	—	3	73	69	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.
65	Werra-E.	—	24	—	—	24	1,14	0,14	10	24	—	—	24	24	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Summa	20	3889	327	284	4540								1380	437	318	297	227	207	193	185	170	165	152	152

Transportmittel.

Fabriken, welche die Lokomotiven geliefert haben:

13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	
68	33	80	37	12	17	.	.	8	17	7	6	.	.	.	9	8	.	.	.	6	.	5	5	1	.	4	1	1	3	2	1	2	.	.	2	.	1	.	1	1	1	.	1		
.	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	30a
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	9	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	- b
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	31
1	3	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	32
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	33
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	34a
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	- b
.	.	.	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	35
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	36
.	.	.	.	.	.	.	.	3	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	37
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	38
.	.	.	.	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	39
.	.	.	4	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	40
.	4	.	.	3	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.	41
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	6	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	42a
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	- b
2	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	3	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	43
1	.	.	20	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	44
.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	45
.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	46
.	.	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	47
.	6	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.	48
2	2	2	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	49a
4	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	- b
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	4	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	50
.	.	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	51
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	52
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	53
1	36	.	6	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	54
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	5	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	55
.	.	.	.	6	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	56a
.	.	.	.	3	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	- b
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	- c
.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	57
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	4	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	58a
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	- b
1	4	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	59
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	60a
1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	- b
15	.	.	.	.	.	20	19	.	.	.	.	10	10	10	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	- c
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	61
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	6	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	62
.	.	.	.	.	4	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	63
15	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	64
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	65
117	90	85	70	28	23	20	19	17	17	16	12	12	10	10	9	8	6	6	6	6	5	5	5	4	4	4	3	3	2	2	2	2	2	2	1	1	1	1	1	1	1		

(Forts.) **I. Bestand der**

I. Staatsbahnen.	96 Personenwagen: a. 4rädrige. Anz.	b. 6rädrige. Anz.	c. 8rädrige. Anz.	d. Zusammen. Anz.	97 Achsen unter denselben: a. überhaupt. Anz.	b. pro Meile Bahnlänge. Anz.	b. pro Kilometer Bahnlänge. Anz.	98 Die Personenwagen enthalten Plätze: a. I. Klasse.	b. II. Klasse.	c. III. Klasse.	d. IV. Klasse.	e. Zusammen.	99 Durchschnittlich a. pro Meile Bahnlänge. Plätze.	a. pro Kilometer Bahnlänge. Plätze.	b. pro Achse Plätze.
1 Badische	490	63	—	553	1169	15,70	2,08	1590	5590	13 653	—	20 833	279,79	37,15	17,92
2 Bayerische (u. gep Zweigb.)	294	458	1	753	1966	11,55	1,54	1565	7944	16 630	—	26 139	153,59	20,39	13,30
3 Braunschweigische	3	76	—	79*	234	8,79	1,17	270	876	2825	—	3971	149,17	19,81	16,97
4 Hannoversche	—	319	—	319*	957	8,14	1,08	632	3272	9572	—	13 476	114,55	15,21	14,08
5 Main-Neckar	39	61	—	100	261	20,30*	2,70	332	928	2580	—	3840	298,40*	39,66	14,72
6 Main-Weser	3	83*	—	86	255	9,59	1,27	258	948	2590	—	3796	142,74	18,95	15,06
7 Nassauische	121	—	—	121	242	9,65	1,28	412	736	3080	—	4228	168,58	22,36	17,47
8 Preuß. Niederschles.-Märk.	—	189	1	190	571	11,06	1,47	532	2084	4564	3144	10 324	200,0	26,55	18,08
9 „ Ostbahn	—	250	—	250*	750	6,86	0,91	504	3184	6820	3072	13 580	124,21	16,49	18,11
10 „ Saarbrücker (u. Trier)	81	—	—	81	162	8,41	1,12	204	528	1650	1125	3507	182,14	24,18	21,63
11 „ Westfälische	1	65	—	66	197	7,27	0,97	150	576	1590	1384	3700	136,53	18,13	18,78
12 Sächsische östliche															
a. Sächsisch-Böhmische															
b. Sächsisch-Schlesische	36	88	—	124	336	13,06	1,73	339	1074	3860	—	5273	204,94	27,21	15,20
c. Tharandt-Freiberger															
13 Sächsische westliche															
a. Niedererzgebirgische															
b Obererzgebirgische	121	81	—	202	485	9,98	1,33	370	2040	4800	—	7210	148,38	19,70	14,87
c. Sächsisch-Bayerische															
14 Württembergische	36	—	207	243	900	13,92	1,84	486	4276	9968	—	14 730	227,87	30,25	16,36
II. Privatbahnen															
a) unter Staatsverwaltg.															
15 Aach-Düss. Ruhrorter a. Aach.-Düsseld. b. Ruhrort-Cref.	18	51	—	69	189	11,10	1,47	298	672	1480	1188	3638	213,61	28,36	19,25
16 Bergisch-Märkische	35	83	—	118*	319	6,73	0,89	310	1186	2710	2340	6546	138,04	18,33	20,52
17 a Löbau-Zittauer	4	10	—	14	38	8,43	1,12	24	128	480	—	632	140,13	18,60	16,63
b. Zittau-Reichenberger	14	—	—	14	28	7,89	1,05	24	112	380	—	516	145,35	19,30	18,43
18 a. Oberschlesische	18	123	—	141	405	6,76*	0,89	362	1452	3755	1523	7092	118,13*	15,72	17,51
b. Breslau-Posen-Glogauer															
19 Stargard-Posener	—	46	—	46	138	6,10	0,81	126	584	1200	600	2510	110,91	14,72	18,19
20 Rhein-Nahe-E.	40	—	—	40	80	4,99	0,66	95	264	1380	—	1739	108,55	14,41	21,74
21 Wilhelmsbahn	3	23	—	26	75	3,20	0,42	60	222	590	300	1172	49,96	6,63	15,63
b) in Privatverwaltung.															
22 Aachen-Mastrichter	—	24	—	24	72	5,80	0,77	114	264	860	—	1238	99,44	13,35	17,19
23 Albertsbahn	3	13	—	16	45	24,44*	3,30*	32	168	500	—	700	386,74*	51,35*	15,55
24 a. Altona-Kieler	—	41	—	41	123	8,74	1,16	100	392	1650	—	2142	152,13	20,20	17,41
b. Rendsburg-Neumünster	—	7	—	7	21	4,54	0,60	18	48	316	—	382	82,64	10,94	18,19
25 Aussig-Teplitzer	—	20	—	20	60	24,79	3,29	120	276	320	—	716	295,87	39,29	11,93
26 Bayerische Ostbahnen	267	—	—	267	534	8,87	1,18	384	1920	7600	—	9904	164,52	21,84	18,55
27 Berlin-Anhaltische	29	95	—	124	343	7,24	0,96	438	1480	3520	—	5438	114,73	15,22	15,45
28 a. Berlin-Hamburger b. Hamburg Bergedorfer	—	144	—	144	432	10,43	1,45	306	1808	4460	1080	7654	192,39	25,62	17,71
29 Berlin-Potsdam-Magdebrg.	5	114	—	119	352	18,02	2,39	411	1472	3270	600	5753	294,47	39,10	16,34

100				101			102							103			

Transportmittel.

Gepäckwagen:				Achsen unter denselben:			Güterwagen (incl. Equipage- u. Viehwagen):							Achsen unter denselben:			
a. 4-	b. 6-	c. 8-	d. zu-	a.	b.		a. 4rädrige	b.	c. 6rädrige	d.	e. 8rädrige	f.	g. zu-	a.	b.		
	rädrige.		sammen	über- haupt.	pro Meile Bahnlänge.	pro Kilometer Bahnlänge.	offene.	bedeckte	offene	bedeckte.	offene	bedeckte.	sammen.	über- haupt.	pro Meile Bahnlänge.	pro Kilometer Bahnlänge.	
Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.		Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.		
111	19	—	130	279	3,75	0,50	876	841	58	234	—	—	2009	4310	57,98	7,69	1
203	—	—	203	406	2,39	0,32	1746	1384	872	703	—	—	4705	10 985	64,55	8,57	2
—	22	—	22*	66	2,48	0,33	408	378	30	—	7	49	872	1886	70,45	9,41	3
—	76	—	76*	228	1,94	0,26	2401	877	110	17	35	323	3763	8369	71,14	9,44	4
24	10	—	34	78	6,06*	0,80	102	138	—	7	—	—	247	501	38,96*	5,17	5
—	19*	—	19	57	2,14	0,29	252	299	—	—	—	9	560	1138	12,80	5,68	6
21	—	—	21	42	1,67	0,22	437	63	—	—	—	—	500	1000	39,87	5,29	7
22*	28	—	50	128	2,44	0,33	1201	946	131	32	45	185	2540	5703	110,18	14,67	8
—	56	—	56	168	1,34	0,20	487	1347	124	230	—	—	2188	4730	43,26	5,74	9
22	—	—	22	44	2,29	0,30	1488	218	—	—	—	—	1706	3412	177,21	23,53	10
—	19	—	19	57	2,10	0,28	657	67	—	22	3	6	755	1550	57,20	7,58	11
L. R. 102b	L. R. 102d	—	L. R. 102g	L. R. 103a	L. R. 103b	L. R. 103b	780	445	54	22	—	5	1306	2698	101,46	13,92	12
L. R. 102b	—	—	L. R. 102g	L. R. 103a	L. R. 103b	L. R. 103b	3603	795	1	1	4	4	4408	8834	181,81	24,14	13
2	—	30	32	124	1,91	0,27	560*	624	—	—	126	355	1665	4292	66,40	8,81	14
4	12	—	16	44	2,38	0,34	883	253	2	—	—	—	1138	2278	133,56	17,76	15
25	26*	—	51	128	2,30	0,36	3331	399	65	34	16	—	3845	7821	161,93	21,30	16
L. R. 102	L. R. 102	L. R. 102	L. R. 102g	L. R. 103a	L. R. 103b	L. R. 103b	35	18	—	2	—	2	57	120	26,61	3,53	17a
L. R. 102b	—	—	L. R. 102g	L. R. 103a	L. R. 103b	L. R. 103b	81	34	—	—	—	—	115	230	64,79	8,60	- b
2	38	—	40	118	1,97*	0,26	1205	779	1037	167	50	—	3238	7780	126,38	16,78	18
—	16	—	16	48	2,12	0,28	118	228	8	62	5	10	431	962	12,51	3,64	19
8	—	—	8	16	1,0	0,13	481	90	—	—	—	—	574	1148	71,66	9,51	20
—	10	—	10	30	1,28	0,17	838	130	16	3	2	2	991	2009	85,64	11,37	21
3	6	—	9	24	1,94	0,26	239	139	—	—	2	—	380	764	61,61	8,18	22
—	—	—	—	—	—	—	625	13	—	—	—	—	638	1276	249,71	33,15	23
6	—	—	6	12	0,85	0,11	128	160	—	—	2	5	295	604	42,90	5,70	24a
2	—	—	2	4	0,46	0,11	18	20	—	—	—	—	38	76	16,45	2,18	- b
3	—	—	3	6	2,44	0,33	200	12	—	—	—	—	212	424	175,21	23,26	25
50	—	—	50	100	1,66	0,22	625	902	—	—	—	—	1527	3054	50,72	6,74	26
12	9	—	21	51	1,08	0,14	558	247	30	52	4	26	917	1976	41,69	5,53	27
—	20	—	20	60	1,51	0,20	151	230	85	337	17	159	979	2732	68,89	9,15	28
—	28	—	28	84	4,30	0,57	308	61	11	212	—	2	594	1415	72,43	9,62	29

(Forts.) **I. Bestand der**

	II. **Privatbahnen** (Forts.)	Personenwagen: a. 4räd.	b. 6räd.	c. 8räd.	d. zusammen.	Achsen unter denselben: a. überhaupt.	b. pro Meile Bahnlänge.	b. pro Kilometer Bahnlänge.	Die Personenwagen enthalten Plätze: a. I. Klasse.	b. II. Klasse.	c. III. Klasse.	d. IV. Klasse.	e. zusammen.	Durchschnittlich: a. pro Meile Bahnlänge.	a. pro Kilometer Bahnlänge.	b. pro Achse
		96			97				98					99		
		Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.							Plätze.		Plätze.
30	Berlin-Stettiner															
	a. Berlin-Stettin-Stargard	10	71	—	81	233	10,36	1,34	156	896	2530	470	4052	180,17	23,92	17,39
	b. Stargard-Cöslin-Colberg	—	50	—	50	150	6,58	0,87	60	544	1680	550	2834	124,30	16,50	18,89
31	Böhmische Westbahn . . .	80	–	—	80	160	6,0	0,80	114	912	2300	—	3326	125,0	16,56	20,79
32	Breslau-Schweidnitz-Freib.	23	74	1	98	272	11,46	1,58	78	736	3040	720	4574	199,82	26,52	16,81
33	Brünn-Rossitzer	4	2	—	6	14	3,73	0,495	12	32	176	–	220	58,67	7,79	15,71
34	Buschtěhrader { a. Lokom.-B.	4	—	3	7	20	2,82	0,37	42	80	128	60	310	43,65	5,80	15,50
	Buschtěhrader { b. Pferde-B.	9*	—	—	9	18	4,29	0,57	6	24	48	72	150	35,71	4,74	8,33
35	Frankfurt-Hanauer . . .	44	5	—	49*	103	18,86	2,50	100	420	1260	—	1780	326,0	43,28	17,28
36	Galizische Carl-Ludwig-B.	67	37	—	104	245	5,23	0,69	264	1024	3380	—	4668	99,72	13,24	19,05
37	Glückstadt-Elmshorner .	—	6		6	18	4,0	0,53	12	48	270	—	330	73,33	9,74	18,33
38	Graz-Köflacher	7	—	5	12	34	6,40	0,85	9	145	416	—	570	107,36	14,25	16,76
39	Hessische Ludwigs-E. . .	97	21	—	118	257	10,53	1,40	364	1250	3170	–	4784	196,15	26,04	18,61
40	Homburger	31	–	–	31	62	25,73	3,42	136	220	720	—	1076	446,47	59,28	17,35
41	Kaiser Ferdinands Nordb.	386	—	—	386	772	9,61	1,27	882	3576	6016	—	10474	130,37	17,31	13,57
42	Kaiserin Elisabeth { a. Lokomot.-B.	381	—	3	384*	774	13,59	1,80	747	2873	8726	—	12346*	216,86	28,79	15,95
	Kaiserin Elisabeth { b. Pferde-B.	29	—	—	29	58	3,34	0,44	—	76	187	—	263	15,14	2,01	4,53
43	Köln-Mindener (u. Gießener)	51	151	—	202*	555	8,06	1,07	567	1908	4210	1900	11585*	168,16	22,33	20,87
44	Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	—	56	—	56*	168	8,48	1,13	96	544	1890	—	2530	127,65	16,96	15,06
45	Leipzig-Dresdener. . . .	79	51	–	130	311	18,81	2,50	228	1238	3496	–	4962	300,19	39,86	15,95
46	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth.)	11	15	—	26	67	83,75	11,11	52	280	495	—	827	1033,75	137,15	12,34
47	Lübeck-Büchener	—	13	—	13	39	6,19	0,82	30	160	480	—	670	106,35	14,12	17,18
48	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	71	48	—	119	286	14,77	1,96	198	966	3310	--	4474	231,10	30,68	15,64
49	a. Magdeburg-Halberstädter	2	62	—	64	190	16,25	2,16	144	744	2360	—	3248	277,84	36,89	17,09
	b. Cöthen-Bernburger . .	2	7	—	9	25	9,09*	1,21*	18	56	350	—	424	154,18*	20,47*	16,96
50	Magdeburg-Wittenbergesche	—	31	—	31	93	6,50	0,86	54	352	1240	—	1646	115,10	15,28	17,70
51	Mecklenburgische	—	31	9	40	129	6,69	0,89	102	536	1310	—	1948	101,09	13,42	15,10
52	Mohacs-Fünfkirchener . .	10	—	--	10	20	2,48	0,33	18	112	184	—	314	38,86	5,16	15,70
53	Neisse-Brieger	--	10	—	10	30	4,85	0,64	18	104	224	135	481	77,83	10,33	16,03
54	Niederländische Rhein-E. .	160	—	—	160*	320	13,77	1,83	1150	1986	3674	—	6810	293,03	38,90	21,28
55	Niederschlesische Zweigbahn	2	10	13	25	86	9,05	1,20	94	416	550	296	1356	142,74	18,95	15,77
56	a. Oesterreich. nördliche .	141	—	72	216	576	9,25	1,23	978	2854	5246	—	9078	145,69	19,33	15,76
	b. Oesterreich. südöstliche .	175	1	85	261	693	7,57	1,0	1010	4054	5241	—	10305	111,83	14,85	14,87
	c. Wien-Neu-Szönyer . .	17	18	23	58	180	8,60	1,14	176	716	1900	—	2792	132,92	17,71	15,51
57	Oppeln-Tarnowitzer . . .	--	5*	—	5*	15	1,48	0,20	32	32	80	120	264*	26,09	3,46	22,0*
58	a. Pfälzische Ludwigsbahn .	119	—	--	119	238	12,10	1,61	218	916	2920	—	4054	206,10	27,36	17,03
	b. Pfälzische Maximiliansb.	36	—	—	36	72	11,38	1,51	128	240	800	—	1168	187,90	24,95	16,22
59	Rheinische	123	113	—	236	585	12,24	1,63	1794	3074	4020	540	9428	197,98	26,28	16,12
60	a. Südbahn, Oesterreich.	285	—	300	585	1770	11,36	1,53	1952	6860	16336	—	25148	164,28	21,81	14,21
	b. Nordtiroler	—	32	7	39*	124	12,72	1,69	144	588	1116	—	1848	189,54	25,16	15,69
	c. Venetianische u. Südtirol.	220	9	43	272	639	9,19	1,22	682	2384	7440	—	10506	151,04	20,06	16,44
61	Süd-Norddeutsche . . .	88	—	-	88	176	6,72	0,89	160	884	1920	—	2964	113,22	15,03	16,84
62	Taunus-Bahn	96	20	—	116	252	37,50	4,98	506	1150	2480	—	4136	615,50	81,71	16,41
63	Theiß-Bahn	--	115	—	145	435	5,83	0,75	351	2464	4200	—	7015	90,74	12,05	16,13
64	Thüringische	—	106	—	106*	318	8,53	1,13	280	1476	3596	—	5352	143,61	19,07	16,83
65	Werra-E	—	40	—	40	120	5,30	0,70	120	576	1320	—	2016	89,05	11,82	16,80

100				101			102							103			

Transportmittel.

Gepäckwagen:				Achsen unter denselben:			Güterwagen (incl. Equipage- u. Viehwagen):							Achsen unter denselben:			
a. 4-	b. 6-	c. 8-	d. zusammen	a. überhaupt.	b. pro Meile Bahnlänge.	pro Kilometer Bahnlänge.	a. 4rädrige	b. 4rädrige	c. 6rädrige	d. 6rädrige	e. 8rädrige	f. 8rädrige	g. zusammen.	a. überhaupt.	b. pro Meile Bahnlänge.	pro Kilometer Bahnlänge.	
rädrige.							offene.	bedeckte	offene.	bedeckte.	offene.	bedeckte.					
Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.		Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.		
—	15	—	15	45	2,0	0,27	68	64	26	60	35	68	321	934	41,53	5,51	30a
—	12	—	12	36	1,58	0,21	122	126	30	42	—	—	320	712	31,23	4,15	- b
10	—	—	10	20	0,75	0,10	594	191	—	—	—	—	788	1576	59,11	7,83	31
11	—	2	13	30	1,31	0,17	608	177	21	3	99	2	910	2046	89,36	11,86	32
2	—	—	2	4	1,06	0,14	92	1	—	—	—	—	96	192	51,2	6,79	33
3	—	—	3	6	0,85	0,11	118	—	—	—	—	—	118	236	33,24	4,41	34a
4	—	—	4	8	1,90	0,25	103	—	—	—	—	—	103*	206	49,05	6,51	- b
6	—	—	6	12	2,20	0,29	26	20	—	—	—	—	46	92	16,45	2,24	35
36*	3	—	39	81*	1,23	0,23	508	780	5	1	33	46	1373	2910	62,17	8,25	36
—	1	—	1	3	0,87	0,09	13	20	—	—	—	—	33	66	11,67	1,95	37
—	—	3	3*	12	2,26	0,30	131	—	—	—	—	4	138*	284	53,48	7,10	38
39*	8	—	47	102	4,18	0,56	349	296	—	—	—	—	645	1290	52,89	7,02	39
4	—	—	4	8	3,32	0,44	16	4	—	—	—	—	20	40	16,59	2,20	40
127	—	—	127	254	3,16	0,42	2400	2703	—	—	110	220	5433	11 526	113,46	19,05	41
54	—	1	55*	112	1,97	0,26	663	893	1	—	4	—	1561*	3131	54,99	7,30	42a
4	—	—	4	8	0,68	0,08	602	141	—	—	29*	—	775	1608	92,57	12,29	- b
23	40	—	63*	166	2,41	0,32	4123	660	375	251	30	—	5442	11 573	167,98	22,30	43
8	5	—	13*	31	1,56	0,21	206	90	—	—	—	8	304*	624	31,49	4,18	44
15	—	—	15	30	1,82	0,24	286	206	220	139	—	8	859	2093	126,42	16,81	45
—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	1	2	—	—	46
1	2	—	3	8	1,27	0,17	31	27	65	21	2	—	146	382	60,63	8,05	47
—	10	—	10	30	1,55	0,21	503	630	—	8	3	58	1202	2534	130,83	17,38	48
—	17	—	17	51	4,16	0,58	223	62	4	172	—	25	486	1198	102,50	13,61	49a
—	—	—	—	—	—	—	63	22	4	3	—	—	92	191	47,75	6,34	- b
—	4	—	4	12	0,84	0,11	41	63	13	79	2	—	198	492	31,41	4,17	50
—	5	6*	11	39	2,02	0,27	95	57	9	30	21	62	274	753	39,04	5,19	51
3	—	—	3	6	0,74	0,10	205	18	—	—	—	—	223	446	55,20	7,33	52
—	3*	—	3	9	1,46	0,19	9	35	12	9	4	—	69	167	27,02	3,59	53
46	—	—	46	92	3,96	0,53	398	487	—	—	—	—	885	1770	76,16	10,11	54
1	3	—	4	11	1,16	0,15	27	57	—	—	14	6	104	248	26,11	3,47	55
35	—	32	67	198	3,18	0,42	1195	503	30	—	264	549	2541	6738	108,14	14,36	56a
81	10	12	103	240	2,60	0,35	646	1302	152	88	369	698	3255	8884	96,11	12,40	- b
16	—	5	21	52	2,48	0,33	91	617	—	9	19	5	741	1539	73,53	9,76	- c
—	4	—	4	12	1,18	0,16	116	31	14	4	—	—	165	348	31,33	4,37	57
33	—	—	33	66	3,36	0,45	1265	130	25	—	—	—	1420	2865	145,65	19,36	58a
8	—	—	8	16	2,57	0,34	301	90	—	—	—	—	391	782	125,40	16,70	- b
46	17	—	63	143	3,0	0,40	1136	681	5	—	6	—	1828	3673	77,13	10,24	59
100	—	30	130	320	2,09	0,28	2319	2760	—	—	25	20	5124	10 338	67,53	8,97	60a
11	—	—	11	22	2,23	0,30	52	70	—	—	—	—	122	244	25,03	3,33	- b
90	—	—	90	180	2,39	0,31	637	681	—	—	—	—	1321	2642	38,0	5,04	- c
13	—	—	13	26	1,0	0,13	265	202	—	—	—	—	467	934	35,67	4,73	61
9	8	—	17	42	6,25	0,83	101	77	12	14	—	—	204	434	64,58	8,57	62
38	15	—	53	121	1,57	0,21	391	850	—	—	—	—	1241	2482	32,10	4,26	63
—	26	—	26*	78	2,09	0,28	589	606	10	4	—	36	1245	2576	69,14	9,18	64
—	12	—	12	36	1,59	0,21	192	103	—	—	—	—	295	590	26,06	3,46	65

	I. Staatsbahnen.	104 Arbeitswagen: a. 4rädrige.	b. 6rädrige.	c. 8rädrige.	d. zusammen.	105 Schneepflüge.	106 Draisinen.	107 (Forts.) I. Bestand der Sonstige Transportmittel.
		Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	
1	Badische	24	—	—	24	9	4	16 Briefpost- und 8 Postpackwagen
2	Bayerische (u. gepcht. Zwgb.)	279	32	—	311	27	74	
3	Braunschweigische	14	—	—	14	—	—	
4	Hannoversche	417	—	—	417	—	12	
5	Main-Neckar	4	—	—	4	4	4	
6	Main-Weser	32	—	—	32	—	6	
7	Nassauische	—	—	—	—	—	1	
8	Preuß. Niederschles.-Märk.	95	46	—	141	—	8	43 Bahnmeisterwagen
9	„ Ostbahn	21	65	—	86	8	14	142 Bahnmeisterwagen
10	„ Saarbrücker (u. Trier)	101	—	—	101	—	2	
11	„ Westfälische	64	—	—	64	—	4	7 Umlade- und 19 Bahnmeisterwagen
12	Sächsische östliche							
	a. Sächsisch-Böhmische							
	b. Sächsisch-Schlesische	68	—	—	68	—	6	
	c. Tharandt-Freiberger							
13	Sächsische westliche							
	a. Niedererzgebirgische							
	b. Obererzgebirgische	85	—	—	85	—	9	
	c. Sächsisch-Bayerische							
14	Württembergische	261*	—	—	261	4	—	5 Kranken- und Gefangenenwagen, 16 Postwagen
	II. Privatbahnen							
	a) unter Staatsverwaltg.							
15	Aach.-Düss. Ruhrorter a Aach Düsseld. b. Ruhrort-Crf.	24	—	—	24	1	3	1 Dampfboot („Delphin"), 13 Bahnmeisterwagen, 1 Schwellen- und 2 alte Kieswagen für die Imprägnir-Anstalt zu Baal. 1 Dampfboot („Ruhr"), 1 Dampffähre („Rhein"), 2 hydraulische Hebemaschinen und 2 stehende Dampfmaschinen
16	Bergisch Märkische	—	—	—	—	—	1	1 stehende Maschine zur Ueberwindung von Steigungen
17	a. Löbau-Zittauer	5	—	—	5	—	—	
	b Zittau-Reichenberger	8	—	—	8	—	—	
18	a. Oberschlesische	—	—	—	—	—	—	
	b. Breslau-Posen-Glogauer							
19	Stargard-Posener	18	9	1	28	—	2	
20	Rhein-Nahe-E.	37	—	—	37	—	1	2* Dampfschiffe, 3* Schalden und ein Ausgleichungswagen
21	Wilhelms-Bahn	—	—	—	—	—	1	
	b) in Privatverwaltung.							
22	Aachen-Mastrichter	15	—	—	15	—	2	
23	Alberts-Bahn	8	—	—	8	—	—	
24	a. Altona-Kieler	24	—	—	24	3	3	1 stehende Maschine am Quai, 10 Drehwagen für Oberbahnwärter und 5 vierrädrige Postwagen
	b Rendsburg-Neumünster	6	—	—	6	1	—	2 vierrädrige Postwagen u. 2 Drehwagen für Oberbahnwärter
25	Aussig-Teplitzer	12	—	—	12	1	2	
26	Bayerische Ostbahnen	50	—	—	50	3	8	18 vierrädrige Postwagen
27	Berlin-Anhaltische	125*	—	—	125	3	—	
28	a. Berlin-Hamburger	45	—	—	45	1	6	1 Dampfdraisine und 11 vierrädrige Transportwagen der Coalsbrennereien, Schwellentränkanstalt rc.
	b Hamburg-Bergedorfer							
29	Berlin-Potsdam-Magdebgr.	44	8	—	52	—	3	

108		109					110		111	112	
Transportmittel.											
Anzahl der in Reserve vorhandenen		Gesammt-Ladungsfähigkeit					Durchschnittlich		Größte zulässige (Netto-) Belastung einer Güterwagen-Achse.	Durchmesser derselben (in der Nabe).	
a. eisernen	b. stählernen	a. der Gepäckwagen.	b. der Güterwagen.	c. der Equipage- und Viehwagen.	d. der Arbeitswagen.	e. zusammen.	pro Meile	pro Kilometer			
Achsen.		Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Bahnlänge. Z.-Ctr.		Z.-Ctr.	Zoll	
304	—	12 675	336 435	7740	1840*	358 690	*1817*	*640*	100	5¼	1
—	—	21 040	706 555	3630*	29 430	760 555	*1469*	*593*	175*	3,86*	2
—	—	3300	114 700	3800	420	122 220	*4591*	*610*	100	4 13/16	3
813	—	8120	511 320	in Kol. 109b	33 360	552 800	*1699*	*621*	100	5 (engl.)	4
212	—	—	28 590	3040	320	31 950	*2185**	*330*	100	—	5
303	—	3450	71 980	in Kol. 109b	2880	78 310	*2915*	*391*	100	4½—6 (engl.)	6
110	—	2100	95 900	3000	—	101 000	*4027*	*535*	100	4 13/16	7
5	16	4720	454 719	7169	11 876	478 484	*9269*	*1231*	105	3¼—5	8
663	—	9385	343 450	33 612	18 965	405 412	*3708*	*492*	105	3 11/16—5	9
114	—	2200	275 400	1680	9680	288 960	*15008*	*1993*	100	3¾—5	10
289	—	2560	82 820	3900	5120	94 400	*3483*	*462*	100	5	11
230	—	in Kol. 109b	166 830	in Kol. 109b	in Kol. 109b	166 830	*6484*	*861*	100	3¾—5¼	12
342	32	in Kol. 109b	566 620	in Kol. 109b	in Kol. 109b	566 620	*11 661*	*1548*	80 u. 200	3¾—5¼	13
65	—	6200	280 460	1580*	—*	288 240	*4459*	*592*	100*	4 13/16	14
302	—	2000	137 190	5760	2400	147 350	*8652*	*1149*	100	eiserne 5 / stählerne 4½	15
353	—	4640	613 090	7500	—	625 230	*13 185*	*1751*	100	3¾—5¼	16
16	—	in Kol. 109b	8140	in Kol. 109b	in Kol. 109b	8140	*1805*	*240*	50 u. 100	3¾—5¼	17a
15	—	" " 109b	16 500	" " 109b	" " 109b	16 500	*4648*	*617*	50 u. 100	4¼—5¼	- b
1349	12	7500	525 980	" " 109b	—	533 480	*8666*	*1151*	110	4¾	18
99	in Kol. 109a	3410	63 464	9072	2520	78 466	*3467*	*460*	113	4¾	19
46	—	1200	100 749	2780	3700	108 429	*6768*	*899*	155,7	4¾ u. 5	20
302	—	1800	158 832	1080	—	161 712	*6893*	*915*	79,3	4¼—5¼	21
98	—	960	38 210	2840	1500	43 510	*3509*	*466*	75	3¾—4¼	22
20	—	—	69 300	—	—	69 300	*13 562*	*1800*	75	stählerne 4	23
136	—	480	39 720	in Kol. 109b	1920	42 120	*2991*	*397*	75	4½	24a
17	—	160	4560	" " 109b	480	5200	*1126*	*149*	60	4½	- b
40	—	600	42 400	" " 109b	in Kol. 109b	43 000	*17 769*	*2359*	100	4¾	25
202	—	5440*	301 000	3400	10 000	319 840	*5313*	*705*	100	5¼	26
183	in Kol. 109a	2040	131 440	4290	8200	145 970	*3080*	*409*	141	eiserne 5 / stählerne 4½	27
191	56	2250	147 541	8475*	3600	161 866	*4081*	*542*	100	5¾	28
436	—	4200	106 056	in Kol. 109b	in Kol. 109b	110 256	*3643*	*749*	100	3¼—5	29

	II. Privatbahnen. (Forts.)	104 Arbeitswagen: a. 4rädrige.	b. 6rädrige.	c. 8rädrige.	d. Zusammen.	105 Schneepflüge.	106 Draisinen.	107 (Forts.) I. Bestand der Sonstige Transportmittel.
		Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	
30	Berlin-Stettiner							
	a. Berlin-Stettin-Stargard	38	12	—	50	—	3	1 Seil- u. 1 Kiepenwagen für die geneigte Ebene bei Neustadt
	b. Stargard-Cöslin-Colberg	—	—	—	—	—	3	. . . . .
31	Böhmische Westbahn . .	77	—	—	77	5	10	2 vierrädrige Postwagen . . . . .
32	Breslau-Schweidnitz-Freib.	—	—	—	—	—	1	. . . . .
33	Brünn-Rossitzer . . .	—	—	—	—	1	3	21 kleine Bahnwagen . . . . .
34	Buschtěhrader { a Lokom.-B.	18	—	—	18	2	1	. . . . .
	{ b Pferde-B.	15	—	—	15	—	—	. . . . .
35	Frankfurt-Hanauer . . .	—	—	—	—	—	2	. . . . .
36	Galizische Carl-Ludwig-B. .	81	—	—	81	8	7	. . . . .
37	Glückstadt-Elmshorner . .	3	—	—	3	—	—	1 Postwagen und 2 Drehwagen . . . . .
38	Graz-Köflacher . . .	—	—	—	—	1*	—	. . . . .
39	Hessische Ludwigs-E. . . .	s. R. 102	—	—	—	1	5	1 Dampfboot . . . . .
40	Homburger	—	—	—	—	—	—	. . . . .
41	Kaiser Ferdinands Nordb. .	s. R. 104b	240	s. R. 104b	240	16	32	. . . . .
42	Kaiserin { a. Lokom.-Bahn .	111	—	—	111	16	8	. . . . .
	Elisabeth { b. Pferde-Bahn .	67	—	—	67	10	4	. . . . .
43	Köln-Mindener (u Gießener)	218	2	—	220	—	7	. . . . .
44	Kurf. Friedr. Wilh. Nordb	21	—	—	21	—	2	. . . . .
45	Leipzig-Dresdener . . .	—	—	—	—	—	—	1 vierrädriger und 8 sechsrädrige Postwagen . . . .
46	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	2	—	—	2	—	—	. . . . .
47	Lübeck-Büchener . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .
48	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	39	—	—	39	1	3	. . . . .
49	a. Magdeburg-Halberstädter	—	—	—	—	—	1	. . . . .
	b. Cöthen-Bernburger . .	4	—	—	4	—	1	. . . . .
50	Magdeburg-Wittenbergesche	12	—	—	12	—	2	. . . . .
51	Mecklenburgische . . .	—	—	—	—	—	3	. . . . .
52	Mohacs-Fünfkirchener . .	24	—	—	24	1	1	. . . . .
53	Neisse-Brieger	—	—	—	—	—	1	7 Bahnmeisterwagen . . . . .
54	Niederländische Rhein-E. .	40	—	—	40	—	2	. . . . .
55	Niederschlesische Zweigbahn .	16	—	—	16	—	—	. . . . .
56	a Oesterreich. nördliche .		—	—	—	14	7	. . . . .
	b. Oesterreich. südöstliche	46	—	—	46	12	13	. . . . .
	c. Wien-Neu-Szönyer . .	—	—	—	—	6	5	. . . . .
57	Oppeln-Tarnowitzer . . .	—	—	—	—	1	—	. . . . .
58	a. Pfälzische Ludwigsbahn .	3	—	—	3	3	2	. . . . .
	b. Pfälzische Maximiliansb.	—	—	—	—	1	—	. . . . .
59	Rheinische	172	—	—	172	—	4	9 Bergbremswagen u. 2 Möbelwagen (zugleich für Straßenfahrt)
60	a. Südbahn, Oesterreichische	80	—	110	190	52	—	. . . . .
	b. Nordtiroler . . .	—	—	—	—	2	—	. . . . .
	c. Venetianische u Südtirol.	80	—	—	80	10	—	. . . . .
61	Süd-Norddeutsche . . .	—	—	—	—	6	3	. . . . .
62	Taunus-Bahn	2	3	—	5	1	3	1 stehende Maschine und 2 Dampfboote . . . . .
63	Theiß-Bahn	200	—	—	200	8	3	21 vierrädrige Postwagen . . . . .
64	Thüringische	79	—	—	79	—	1	. . . . .
65	Werra-E.	20	—	—	20	—	—	. . . . .

108		109					110		111	112	
Transportmittel.											
Anzahl der in Reserve vorhandenen		Gesammt-Ladungsfähigkeit					Durchschnittlich		(Größte zulässige (Netto-) Belastung einer Güterwagen-Achse.	Durchmesser derselben (in der Nabe).	
a. eisernen	b. stählernen	a. der (Gepäck-wagen.	b. der Güter-wagen.	c. der Equi-page- und Viehwagen.	d. der Arbeits-wagen.	e. zusammen.	pro Meile	pro Kilometer			
Achsen.		Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Bahnlänge. Z.-Ctr.		Z.-Ctr.	Zoll.	
76	55	1500	45 230	420	4570	51 720	*2300*	*305*	110	3¾—5⅛	30a
58	—	1440	54 500	2430	—	58 370	*2560*	*340*	110	4⅛—5⅛	- b
80	—	1000	128 320	27 610	—	156 930	*5886*	*782*	100	4¾	31
186	10	1560	167 996	1660	—	171 216	*7478*	*993*	130	5	32
12	—	160	16 326	—	—	16 486	*4396*	*584*	90	4	33
36	—	450	20 860	—	—	21 310	*3001*	*399*	100	4¼	34a
274	—	280	7210	—	450	7940*	*1890*	*251*	42	2¼	- b
33	—	480	2800	2080	—	5360	*982*	*130*	40 u. 100	3¾ u. 4¾	35
70	—	6768*	160 696	111 026	16 200	294 690	*6295*	*836*	100	4¼	36
2	—	120	4260	in Kol. 109b	120	4500	*1000*	*133*	90	4¾	37
28	—	660	27 680	—	—	28 340	*5337*	*708*	100	4—4⅛	38
245	—	7950*	121 380	in Kol. 109b	in Kol. 109b	129 330	*5303*	*704*	100	3¾—4⅛	39
10	—	480	3680	—	—	4160	*1726*	*229*	100	5⅛	40
810	—	11 938	746 405	11 340	—	769 683	*9580*	*1272*	113	4—4⅜	41
185	—	6960	179 400	82 040	—	268 400	*4714*	*626*	98,7	3⅞	42a
32	—	160	36 000	—	670	36 830	*2120*	*281*	25	2¼	- b
1744*	—	6640	886 940	14 480	22 100	930 160	*13 502*	*1793*	100	eiserne 5 / stählerne 4	43
67	—	1240	29 610	—	1680	32 530	*1642*	*218*	100	3⅝—5	44
232*	—	1200	114 040	in Kol. 109b	—	115 240	*6971*	*926*	40 u. 100	4⅛—5⅛	45
22	1	—	90	—	100	190	*237*	*32*	50	3½	46
3	11	in Kol. 109b	20 040	720	—	20 760	*3295*	*438*	100	5	47
307	3	1500	174 710	1490	2925	180 625	*9330*	*1239*	112,5	5	48
367	—	2040	71 665	in Kol. 109b	—	73 705	*6305*	*837*	100	3½—7	49a
18	—	—	14 320	—	200	14 520	*3630*	*482*	100	3⅝	- b
143	—	540	20 967	530	480	22 517	*1574*	*209*	50	4⅜	50
74	—	2160	34 020	3020	—	39 200	*2034*	*270*	100	5 (engl.)	51
54	—	504	35 448	1488	2880	40 320	*1990*	*662*	84	4½	52
32	—	—	8150	280	—	8430	*1361*	*181*	50,5	3½, 3⅝ u. 4⅛	53
517	10	5460	108 650	12 930	6000	133 040	*5724*	*760*	160	5 (engl.)	54
65	—	760	15 940	312	1152	18 164	*1912*	*254*	90	5	55
670	87	13 150	495 665	14 680	—	523 495	*8402*	*1115*	105	3⅝—4⅜	56a
1336	114	18 470	550 660	116 175	3190	688 495	*7471*	*992*	105	3⅝—4⅜	- b
—	—	3845	128 035	18 940	—	150 820	*7206*	*957*	105	3⅝—4⅜	- c
114	—	720	26 436	1080	—	28 236	*2790*	*370*	90	4⅛	57
240	—	3480	167 390	5250	—	176 120	*8953*	*1190*	150	4¾	58a
6	—	800	40 960	2500	—	44 260	*7120*	*945*	150	4⅜	- b
260	154	10 160	308 150	14 000	17 200	349 510	*7340*	*975*	100	5	59
—	—	18 900	1 024 300	in Kol. 109b	37 300	1 080 500	*7058*	*937*	100	4¾	60a
41	—	550	13 200	11 200	—	24 950	*2559*	*340*	100	4¾ (engl.)	- b
1344	—	14 400	141 920	77 960	12 800	247 080	*3553*	*472*	100	3⅞	- c
—	—	2600	73 600	19 800	—	96 000	*3667*	*487*	100	4⅛	61
110	—	1680	28 870	in Kol. 109b	520	31 070	*4624*	*614*	100	5⅛	62
215	—	4890*	167 110	42 540	40 000	254 540	*3292*	*437*	84	4¾	63
192	—	3180	133 050	2400	—	138 630	*3721*	*494*	100	3⅞—5	64
29	—	1440	31 900	in Kol. 109b	—	33 340	*1472*	*195*	60	4⅜—4⅝	65

II. Anschaffungskosten der

I. Staatsbahnen.	113 Lokomotiven und Tender a. überhaupt. Thlr.	113 Lokomotiven und Tender b. durchschnittlich pro Meile Bahnlänge. Thlr.	113 Lokomotiven und Tender b. durchschnittlich pro Kilometer Bahnlänge. Thlr.	114 Personenwagen a. überhaupt. Thlr.	114 Personenwagen b. durchschnittlich pro Meile Bahnlänge. Thlr.	114 Personenwagen b. durchschnittlich pro Kilometer Bahnlänge. Thlr.	115 Gepäckwagen a. überhaupt. Thlr.	115 Gepäckwagen b. durchschnittlich pro Meile Bahnlänge. Thlr.	115 Gepäckwagen b. durchschnittlich pro Kilometer Bahnlänge. Thlr.
1 Badische	2 258 907	30 337	4028	1 079 621	14 499	1925	172 653	2319	308
2 Bayerische (u. gep. Zweigb.)	4 373 910	25 700	3413	1 095 831	6439	855	207 086	1217	162
3 Braunschweigische	969 471	36 419	4835	252 295	9478	1258	45 093	1694	225
4 Hannoversche	3 040 632	25 847	3132	831 554*	7069	939	146 332*	1244	165
5 Main-Neckar	341 808	29 415	3906	178 202	15 335	2036	i. Kol. 114a	i. Kol. 114b	i. Kol. 114b
6 Main-Weser	759 244	28 554	3791	261 167	9822	1304	44 351	1668	221
7 Nassauische	458 359	18 276	2427	223 346	8905	1182	31 819	1269	168
8 Preuß. Niederschles.-Märk.	2 311 144	44 772	5944	568 750	11 018	1463	101 391	1964	261
9. " Ostbahn	1 947 907	17 817	2366	779 693	7132	947	134 530	1230	163
10. " Saarbrücker(u.Trier)	876 571	45 527	6044	179 186	9306	1236	39 504	2052	272
11 " Westfälische	880 469	32 490	4314	184 895	6823	906	33 650	1242	165
12 Sächsische östliche									
a. Sächsisch-Böhmische	860 624	33 448	4411	325 575	12 654	1680	i. Kol. 114a	i. Kol. 114b	i. Kol. 114b
b Sächsisch-Schlesische									
c. Tharandt-Freiberger									
13 Sächsische westliche									
a. Niedererzgebirgische	1 635 852	34 835	4625	428 506	9125	1211	i. Kol. 114a	i. Kol. 114b	i. Kol. 114b
b Obererzgebirgische									
c. Sächsisch-Bayerische									
14 Württembergische	1 825 678	28 244	3750	601 013	9298	1234	69 291	1072	142
II. Privatbahnen									
a) unter Staatsverwaltg.									
15 Aach.-Düss.-Rhrorter a. Aach.-Düsseld. b. Ruhrort-Cref.	579 874	34 048	4520	191 864	11 266	1496	28 490	1673	222
16 Bergisch-Märkische	2 033 778	42 889	5694	309 015	6517	865	76 544	1614	214
17 a. Löbau-Zittauer	80 738	17 902	2377	29 681	6581	874	i. Kol. 114a	i. Kol. 114b	i. Kol. 114b
b. Zittau-Reichenberger	116 809	32 904	4368	32 788	9236	1226	" " 114a	" " 114b	" " 114b
18 a. Oberschlesische	1 897 050	30 816	4091	379 016	6330*	840	80 821	1350*	179
b. Breslau-Posen-Glogauer									
19 Stargard-Posener	506 332	22 374	2971	151 452	6692	888	35 841	1584	210
20 Rhein-Nahe-E.	473 863	29 579	3927	90 086	5623	747	14 556	909	120
21 Wilhelmsbahn	369 480	15 746	2091	65 286	2783	369	20 200	861	114
b) in Privatverwaltung.									
22 Aachen-Mastrichter	280 100	22 588	2999	66 230	5341	709	15 417	1243	165
23 Albertsbahn	126 858	24 825	3296	42 564	8330	1106	—	—	—
24 a. Altona-Kieler	240 567	17 086	2268	93 383	6632	881	i. Kol. 114a	i. Kol. 114b	i. Kol. 114b
b. Rendsburg-Neumünster	48 862	10 576	1404	15 740	3407	452	2103	455	60
25 Aussig-Teplitzer	106 080	43 835	5820	64 800	26 777	3555	3780	1599	207
26 Bayerische Ostbahnen	1 478 850	24 566	3262	567 840	9433	1252	119 630*	1987	264
27 Berlin-Anhaltische	1 041 066	21 963	2916	343 401	7245	962	30 639	646	86
28 a. Berlin-Hamburger	1 241 869	31 313	4157	441 450	11 131	1478	37 200	938	125
b. Hamburg-Bergedorfer									
29 Berlin-Potsdam-Magdebrg.	778 000	39 822	5288	392 345	20 082	2669	66 780	3418	454

116			117	118	119	120	
Transportmittel.							
Güterwagen (incl. Equipage- und Viehwagen)			Arbeits-wagen.	Schneepflüge und Draisinen.	Sonstige Transport-mittel.	Achsen und Räder für die Postwagen (soweit solche die Bahn-verwaltung zu liefern hat).	
a.	b. durchschnittlich						
überhaupt.	pro Meile	pro Kilo-meter Bahnlänge.					
Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	
2 193 469	29 458	3911	4943	in Kol. 117	32 379	—	1
4 453 960	26 170	3475	26 977	37 200	124 079*	—	2
1 094 498	41 116	5459	1520	—	—	—	3
3 443 452	29 271	3887	131 803	—	—	—	4
336 098	28 924	3840	in Kol. 118	2472	—	223	5
658 889	24 779	3290	19 363	1500	—	—	6
476 594	19 003	2523	—	280	—	—	7
3 104 230	60 136	7984	100 700	in Kol. 117	in Kol. 117	—	8
2 941 415	26 904	3572	98 211	10 422	20 451	—	9
1 595 257	82 853	11 000	50 360	115	—	—	10
680 418	25 108	3334	34 048	1402	4300	2898	11
1 065 994	41 430	5500	7235	1313	—	—	12
2 778 511	59 168	7856	3957	1705	—	—	13
1 882 567	29 124	3867	26 772	751	6199	44 801*	14
1 031 803	60 584	8013	18 000	in Kol. 117	in Kol. 117 125 068	—	15
3 594 220	75 795	10 063	—	200	3500	in Kol. 115a	16
51 346	11 385	1512	4941	—	—	—	17a
98 595	27 773	3687	200	—	—	—	- b
3 546 312	57 607	7648	—	—	—	—	18
586 117	25 900	3438	49 486	—	—	—	19
585 560	36 552	4853	23 680	—	49 467*	—	20
867 970	36 988	4912	—	360	—	—	21
300 518	24 235	3218	6045	400	—	—	22
438 936	85 897	11 404	600	—	—	—	23
210 848	14 975	1988	in Kol. 116	941	231	5033	24a
33 980	7355	976	1660	861	220	2943*	- b
c. 214 720	88 727	11 780	2400	2080	—	—	25
1 859 140	30 883	4100	48 000	3880	—	in Kol. 115a	26
1 115 719	23 540	3125	in Kol. 116a	in Kol. 116a	—	—	27
1 546 050	38 983	5176	36 000	2100	5831	—	28
945 779	48 409	6127	25 324	—	—	—	29

	II. Privatbahnen. (Forts.)	113			114			115		
		II. Anschaffungskosten der								
		Lokomotiven und Tender			Personenwagen			Gepäckwagen		
		a. überhaupt. Thlr.	b. durchschnittlich pro Meile Bahnlänge. Thlr.	b. durchschnittlich pro Kilometer Bahnlänge. Thlr.	a. überhaupt. Thlr.	b. durchschnittlich pro Meile Bahnlänge. Thlr.	b. durchschnittlich pro Kilometer Bahnlänge. Thlr.	a. überhaupt. Thlr.	b. durchschnittlich pro Meile Bahnlänge. Thlr.	b. durchschnittlich pro Kilometer Bahnlänge. Thlr.
30	Berlin-Stettiner									
	a. Berlin-Stettin-Stargard	606 200	26 954	3579	221 778	9861	1309	34 952	1554	206
	b. Stargard-Cöslin-Colberg	481 000	21 096	2801	163 668	7178	953	17 705	777	103
31	Böhmische Westbahn . .	495 320	18 579	2467	226 100	8481	1126	21 840*	819	109
32	Breslau-Schweidnitz-Freib.	674 583	29 464	3912	218 979	9564	1269	15 915	695	92
33	Brünn-Rossitzer	85 770	22 872	3037	15 050	4013	533	1680	448	59
34	Buschtěhrader { a. Lokom.-B.	141 481*	19 927*	2646	15 305	2156	286	3344	471	63
	{ b. Pferde-B.	—*	—	—	2363*	563	75	i. Kol. 116a	i. Kol. 116b	i. Kol. 116b
35	Frankfurt-Hanauer . . .	181 997	33 333	4425	97 443	17 847	2369	" " 116a	" " 116b	" " 116b
36	Galizische Carl-Ludwig-B.	1 959 180	41 854	5558	336 566	7190	955	" " 116a	" " 116b	" " 116b
37	Glückstadt-Elmshorner .	28 589	6353	844	12 092	2687	357	2068	460	61
38	Graz-Köflacher	44 133*	—	—	18 289	3444	457	i. Kol. 116a	—	—
39	Hessische Ludwigs-E. . .	649 137	26 615	3534	in Kol. 116a	i. Kol. 116b	i. Kol. 116b	" " 116a	i. Kol. 116b	i. Kol. 116b
40	Homburger	58 057	24 090	3199	53 670	22 269	2957	4934	2047	272
41	Kaiser Ferdinands Nordb.	4 154 425	51 710	6865	717 367	8929	1185	161 559	2011	267
42	Kaiserin { a. Lokomot.-B.	2 088 334*	36 687	4870	1 072 905*	18 846	2502	i. Kol. 116a	i. Kol. 116b	i. Kol. 116b
	Elisabeth { b. Pferde-B.	—	—	—	—*	—	—	—	—	—
43	Köln-Mindener (u. Gießener)	3 781 558	54 890	7288	562 613	8167	1084	140 328	2037	270
44	Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	613 435	30 966	1111	163 944	8276	1099	20 800	1050	140
45	Leipzig Dresdener . . .	733 371	44 366	5891	in Kol. 116a	i. Kol. 116b	i. Kol. 116b	i. Kol. 116a	i. Kol. 116b	i. Kol. 116b
46	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth).	29 350	36 888	4867	25 378	31 723	4209	—	—	—
47	Lübeck-Büchener	103 112	16 367	2173	34 989	5554	737	4900	778	103
48	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	818 317	42 268	5612	275 542	14 233	1890	i. Kol. 116a	i. Kol. 116b	i. Kol. 116b
49	a. Magdeburg-Halberstädter	343 333	29 370	3899	194 260	16 618	2206	" " 116a	" " 116b	" " 116b
	b. Cöthen-Bernburger . .	64 000	16 000	2124	11 550	4200*	558*	—	—	—
50	Magdeburg-Wittenbergesche	284 802	19 916	2644	87 576	6124	813	8280	579	77
51	Mecklenburgische	798 046*	41 414	5498	in Kol. 113a	—	—	i. Kol. 113a	—	—
52	Mohacs-Fünfkirchener . .	197 221	24 408	3241	27 712	3430	455	3813	472	63
53	Neisse-Brieger	99 470	16 095	2137	28 178	4560	605	—	—	—
54	Niederländische Rhein-E. .	737 222	31 722	4212	360 900	15 529	2062	73 486	3162	420
55	Niederschlesische Zweigbahn	166 248	17 500	2323	58 224	6129	814	6618	697	92
56	a. Oesterr. nördliche . .	2 470 227	39 644	5263	587 980	9436	1253	134 717	2162	287
	b. Oesterr. südöstliche . .	3 381 029	36 690	4871	734 804	7974	1059	196 725	2135	283
	c. Wien-Neu-Szönyer . .	602 742	28 798	3823	163 930	7832	1039	41 083	1963	261
57	Oppeln-Tarnowitzer . . .	147 900	14 616	1940	13 503	1331	177	9440	933	124
58	a. Pfälzische Ludwigsbahn	595 990	30 299	4027	182 156	9261	1231	38 015	1933	257
	b. Pfälzische Maximiliansb.	184 457	29 671	3940	51 175	8233	1093	8850	1424	189
59	Rheinische	1 602 217	35 536	1717	573 780	12 049	1599	99 278	2085	277
60	a. Südbahn, Oesterreich .	5 781 806	37 770	5015	1 240 529	8101	1076	i. Kol. 116a	i. Kol. 116b	i. Kol. 116b
	b. Nordtiroler.	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	c. Venetianische u. Südtirol.	1 821 066	26 187	3477	474 581	6825	906	162 547	2337	310
61	Süd-Norddeutsche . . .	967 895	36 971	4909	226 249	8642	1147	21 918	837	111
62	Taunus-Bahn	242 249	36 050	4786	177 598	26 428	3508	i. Kol. 116a	i. Kol. 116b	i. Kol. 116b
63	Theiß-Bahn	1 816 914	23 502	3120	511 811	6620	879	107 880*	1395	185
64	Thüringische	1 248 273	33 502	4448	318 726	8554	1136	47 424	1273	169
65	Werra-E.	446 400	19 718	2618	122 750	5422	720	25 050	1107	147

116			117	118	119	120	
Transportmittel.							
Güterwagen (incl. Equipage- und Viehwagen)							
a.	b. durchschnittlich		Arbeits-wagen.	Schneepflüge und Draisinen.	Sonstige Transport-mittel.	Achsen und Räder für die Postwagen (soweit solche die Bahnverwaltung zu liefern hat).	
überhaupt.	pro Meile	pro Kilometer Bahnlänge.					
Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	
524 963	23 342	3099	36 284	1230	31 418*	—	30a
441 738	19 374	2572	4388	1468	—	—	- b
780 780	29 287	3888	6933	9800	in Kol. 115a	—	31
1 137 656	49 690	6597	—	190	—	—	32
84 898	22 639	3006	—	1362	1756	—	33
98 981	13 941	1851	1212	2450	9945	—	34a
13 627*	3244	431	980	—	7368	—	- b
46 171	8456	1122	—	443	—	—	35
2 095 524*	44 767	5944	in Kol. 116a	13 157	6988	—	36
29 101	6467	858	540	—	216	894	37
64 388*	—	—	—	—	—	—	38
914 246	37 484	4965	in Kol. 116a	—	—	—	39
19 566	8119	1078	—	—	—	—	40
6 023 264	74 972	9951	28 891	39 853	—	—	41
1 425 668*	25 042	3325	109 037	in Kol. 117	19 640	—	42a
—	—	—	—	—	—	—	- b
5 670 366	82 307	10 927	80 306	2900	—	—	43
284 349	14 354	1906	7280	270	—	—	44
1 096 502	66 334	8807	—	—	in Kol. 116a	—	45
350	438	58	250	—	—	—	46
189 450	30 071	3993	—	—	—	—	47
1 258 318	64 996	8630	in Kol. 116a	904	—	—	48
630 120	53 902	7156	—	—	—	—	49a
62 225	15 556	2065	1600	100	—	—	- b
275 170	19 243	2555	in Kol. 116a	in Kol. 116a	—	—	50
in Kol. 113a	—	—	—	416	—	—	51
264 544	32 741	4347	28 731	2932	—	—	52
76 230	12 335	1638	—	574	1897	—	53
819 833	35 277	4684	11 822	355	—	—	54
138 623	14 592	1937	17 156	—	—	—	55
3 488 904	55 992	7434	—	21 774	38 674*	—	56a
1 692 630	50 924	6761	14 075	20 315	53 245*	—	- b
1 088 202	51 992	6903	—	10 901	15 011*	—	- c
188 349	18 611	2471	—	80	—	—	57
929 612	47 260	6281	600	500	900	—	58a
310 619	49 971	6635	150	—	—	—	- b
1 687 924	35 446	4705	68 800	500	12 730	—	59
5 000 780	32 668	4336	in Kol. 116a	in Kol. 116a	—	—	60a
—	—	—	—	—	—	—	- b
1 297 503	18 658	2477	49 000	7813	—		- c
545 927	20 853	2769	7430	6877	—	—	61
222 599	33 125	4397	—*	—	—*	—	62
1 449 487	18 749	2489	132 957	14 907	—	—	63
1 069 478	28 703	3811	10 850	188	—	—	64
280 720	12 399	1646	11 560	—	—	—	65

Abſchnitt D.

Betriebs-Reſultate.

121 | 122

I. Leistungen der Transportmittel im Betriebsjahre 1863.

A. Lokomotiven.

Die Lokomotiven haben zurückgelegt:

	I. Staatsbahnen.	a. vor Courier- u. Schnell- (Eil-) Zügen. Meilen.	b. vor Personen- (Post-) Zügen. Meilen.	c. vor Güter- Zügen. Meilen.	d. vor gemischten Zügen. Meilen.	e. als vorgelegte Reserve-Maschinen. Meilen.	f. vor Material und Arbeitszügen. Meilen.	g. leer. Meilen.	h. zusammen. Meilen.	Davon Nutzmeilen.
1	Badische	56 551	250 154	104 341	3400	1704	4470	2345	422 965	416 156*
2	Bayerische (u. gepcht. Zweigb.)	146 882	159 848	82 320	379 175	in Kol. 121 h	2279	88 950*	859 454	768 225*
3	Braunschweigische	33 369	62 282	67 068	–	13 525*	–	8224	184 468	176 244
4	Hannoversche	in Kol. 121 c	in Kol. 121 c	548 765	in Kol. 121 c	in Kol. 121 c	15 351	—	564 116	564 116
5	Main-Neckar	15 788	50 305	8626	8614	—	1361	1509	86 203	84 694
6	Main-Weser	39 420	23 202	39 429	22 920	1686	1119	841	128 617	127 776*
7	Nassauische	—	85 448	23 474	—	992	—	1919	111 833	109 914
8	Preuß. Niederschles.-Märk.	43 053	131 008	212 678	—	—*	11 542	35 499	433 780	389 281
9	„ Ostbahn	113 390	109 273	118 090	—	17 784	19 317	31 074	408 928	377 854
10	„ Saarbrücker (u. Trier)	—	60 720	57 067	in Kol. 121 c	11 953	5466	2804	138 010	135 206
11	„ Westfälische	—	37 726	58 813	—	3869	5748	7199	113 355	106 156
12	Sächsische östliche									
	a. Sächsisch-Böhmische	13 816	18 535	7504	6033	22	185	1113	47 208	46 095
	b. Sächsisch-Schlesische	15 209	45 345	21 379	–	7856	1788	8962	100 539	91 577
	c. Tharandt-Freiberger	—	10 238	2748	586	137	6	638	14 353	13 715
13	Sächsische westliche									
	a. Niedererzgebirgische	5955	42 566	45 418	12 061	385	1784	3094	111 263	108 169
	b. Obererzgebirgische	—	13 843	11 531	2785	—	154	1906	30 219	28 313
	c. Sächsisch-Bayerische	16 982	73 086	110 813	in Kol. 121 c	834	931	12 613	215 259	202 646
14	Württembergische	33 872	168 270	72 074	36 624	54 962	101	29 173	395 076	365 903
	II. Privatbahnen									
	a) unter Staatsverwaltg.									
15	Aach.-Düss. Ruhrorter { a. Aach.-Düssel	12 409	37 424	17 146	12 410	3298	23	5757	88 467	54 782* 5951
	{ b. Ruhrort-Crf.									27 928
16	Bergisch-Märkische	13 552	131 132	151 700	—	16 241	4647	23 801	341 073	317 272
17	a. Löbau-Zittauer	—	—	—	13 282	227	225	419	14 153	13 734
	b. Zittau-Reichenberger	–	–	358	10 761	521	37	604	12 281	11 677
18	a. Oberschlesische	19 134	68 514	246 653	in Kol. 121 c	21 497	3345	27 580	386 723	359 143*
	b. Breslau-Posen-Glogauer									
19	Stargard-Posener	—	25 283	in Kol. 121 d	38 083	8390	3243	7611	82 610	74 999
20	Rhein Nahe E.	—	20 055	41 211	6890	4487	1453	3483	77 579	74 096
21	Wilhelms-Bahn	5548	5729	in Kol. 121 d	44 521	140	1517	95	57 550	57 455
	b) in Privatverwaltung.									
22	Aachen-Mastrichter	9455	4506	25 843	—	237	—	4425	44 466	40 041
23	Alberts-Bahn	—	8330	24 784	in Kol. 121 c	—	in Kol. 121 c	—	33 114	33 114
24	a. Altona-Kieler	—	32 087	11 724	„ „ 121 b	—	„ „ 121 e	722	44 533	43 811
	b. Rendsburg-Neumünster	—	6920	4105	—	—	—	511	11 536	11 025
25	Aussig-Teplitzer		1885	3303	4797	—	315	95	10 395	10 300
26	Bayerische Ostbahnen	51 514	70 839	in Kol. 121 d	135 742	12 163	4880	875	276 013	275 138
27	Berlin-Anhaltische	63 710	51 618	32 416	25 735	1782	2634	6719	184 614	177 255
28	a. Berlin-Hamburger	27 740	34 340	70 039	43 216	18 241	14 444	19 543	227 563	640** 208 020
	b. Hamburg-Bergedorfer									
29	Berlin-Potsdam-Magdebg.	27 839	63 369	42 909	—	10	2308	5734	142 169	136 435

121 122

I. Leistungen der Transportmittel im Betriebsjahre 1863.

A. Lokomotiven.

II. **Privatbahnen.** (Forts.)

Die Lokomotiven haben zurückgelegt:

	a. vor Courier- u. Schnell- (Eil-) Zügen. Meilen.	b. vor Personen- (Post-) Zügen. Meilen.	c. vor Güter-Zügen. Meilen.	d. vor gemischten Zügen. Meilen.	e. als vorgelegte Reserve-Maschinen. Meilen.	f. vor Material- und Arbeitszügen. Meilen.	g. leer. Meilen.	h. zusammen. Meilen.	Davon Nutzmeilen.
30 Berlin-Stettiner									
a. Berlin-Stettin-Stargard	—	52 987	28 980	—	19 830	5661	10 812	**118 270**	107 458
b. Starg.-Cöslin-Colberg	—	36 224	16 491	—	2731	2037	4628	**62 111**	57 483
31 Böhmische Westbahn	—	38 005	19 612	1068	7594	5867	3721	**75 867**	72 146
32 Breslau-Schweidnitz-Freib.	—	48 346	36 455	—	—	32 855*	4465	**122 121**	117 656
33 Brünn-Rossitzer	—	25	678	4538	—	30	24	**5295**	5271
34 Buschtêhrader a. Lokom.-B.	—	—	4901	6313	74	390	—	**11 678***	11 678*
34 Buschtêhrader b. Pferde-B.	—*	—	—	—	—	—	—	**—**	—*
35 Frankfurt-Hanauer	in Kol. 121b	30 835	in Kol. 121b	in Kol. 121b	—	—	385	**31 220**	30 835*
36 Galizische Carl-Ludwig-B.	—	33 764	56 215	37 696	—	3825	914	**132 414**	131 500
37 Glückstadt-Elmshorner	—	in Kol. 121d	—	6767	—	867	59	**7693**	7634
38 Graz-Köflacher	—	4457	6299	4015	1	—	2899	**17 671**	14 772
39 Hessische Ludwigs-E.	in Kol. 121b	131 595	41 469	in Kol. 121c	861	—	in Kol. 121e	**173 925**	173 064
40 Homburger	3077	9233	20	1825	373	—	—	**14 528**	14 528
41 Kaiser Ferdinands Nordb.	6018	126 527	250 497	55 362	29 768	8247	718	**477 137***	476 419
42 Kaiserin Elisabeth a. Lokom.-Bahn	51 613	84 262	26 947	60 628	9560	3179	6118	**242 307**	236 189
42 Kaiserin Elisabeth b. Pferde-Bahn	—	—	—	—	—	—	—	**—**	—
43 Köln-Mindener (u. Gießener)	98 634	174 738	328 769	—	i. K. 121a–c	15 632	29 488	**647 261**	617 773
44 Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	in Kol. 121c	in Kol. 121c	93 276	in Kol. 121c	in Kol. 121c	706	—	**93 982**	93 982
45 Leipzig-Dresdener	24 903	49 640	49 475	16 059	4504	—	4504	**149 085**	144 581
46 Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	—	8432	—	—	—	—	—	**8432**	8432
47 Lübeck-Büchener	—	13 807	3711	in Kol. 121b	—	1205	in Kol. 121f	**18 723**	17 518
48 Magdb.-Cöthen-Halle-Leipz.	11 534	36 350	60 811	4380	5896	—	2014	**120 985**	118 971
49 a. Magdeburg-Halberstädter	13 199	19 453	41 060	—	4	670	2528	**76 914**	74 385
b. Cöthen-Bernburger	—	—	—	9107	—	—	—	**9107**	9107
50 Magdeburg-Wittenbergesche	—	10 304	—	34 359	2480	497	1792	**49 432**	47 640
51 Mecklenburgische	—	25 634	6867	25 404	1345	2593	890	**62 733**	61 843
52 Mohacs-Fünfkirchener	—	—	6621	9889	—	—	—	**16 510**	16 510
53 Neisse-Brieger	—	103	295	9202	268	338	487	**10 693**	10 206
54 Niederländische Rhein-E.	27 159	62 396	31 640	16 374	—	4895	28 476*	**170 940**	137 569
55 Niederschlesische Zweigbahn	—	7211	6985	6891	653	886	1002	**23 628**	22 626
56 a. Oesterreich. nördliche	10 646	81 052	133 855	49 307	5723	2534	6586	**289 703**	277 394
b. Oesterreich. südöstliche	10 606	79 371	118 681	52 894	3247	2528	4196	**271 523**	264 080
c Wien-Neu-Szönyer	—	23 195	16 687	3241	36	357	286	**43 802**	43 480
57 Oppeln-Tarnowitzer	—	352	110	17 979	19	10	255	**18 725**	18 470
58 a Pfälzische Ludwigsbahn	19 435	64 892	81 976	—	9476	1628	3740	**181 147**	166 303
b Pfälzische Maximiliansb.	6939	17 298	18 020	—	270	—	269	**42 796**	42 257
59 Rheinische	65 715	162 095	80 410	—	—	5555	94 310*	**408 085**	313 775* 13737
60 a Südbahn, Oesterreichische	20 216	198 843	315 010	40 298	16 630	13 535	14 226	**618 758**	604 532
b Nordtiroler	—	357	1146	16 438	—	326	80	**18 347**	17 267
c. Venetianische u. Südtirol.	—	162 936	51 890	—	12 306	1540	2880	**231 552**	228 672
61 Süd-Norddeutsche	—	32 356	16 874	19 720	1448	1599	1913	**73 910**	71 997
62 Taunus-Bahn	12 264	—	3657	20 982	4400	—	—	**41 303**	41 303
63 Theiß-Bahn	—	50 472	16 324	45 820	70	2390	389	**115 465**	115 076
64 Thüringische	43 952	81 841	65 750	in Kol. 121c	20 701	4092	16 441	**232 777**	216 336
65 Werra-E	—	31 400	—	20 031	3816	474	4945	**60 666**	55 721

(Forts.) **I. Leistungen der Transportmittel**

(Forts.) A. **Loko-**

		123				124				125		126		
		Im Betriebs-Jahre 1863 wurden abgelassen				Durchschnittliche Anzahl der Wagen-Achsen in den				Holz z. Anheizen		Zur Feuerung der Lokomotiven Holz zur Feuerung während der Fahrt.		
		a. Courier- und Schnell-Züge.	b. Personen-Züge.	c. Güter- u. gemischte Züge.	d. Mater.- und Arbeits-Züge.	a. Courier- und Schnell-Zügen.	b. Personen-Zügen.	c. Güter- und gemischten Zügen.	d. Mater.- und Arbeits-Zügen.	a. überhaupt	b. pro Nutzmeile.	a. bei Nutzmeilen.	b. überhaupt	c. pro Nutzmeile.
	I. **Staatsbahnen.**	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Achsen.	Achsen.	Achsen.	Achsen.	Klftr.	Cbfß.		Klftr.	Grm.
1	Badische	7338	30 743	6239	1278	17	20	41	59	565	0,15	—	—	—
2	Bayerische (u. gepacht. Zwgb.)	—*	—	—	—	—*	—	—	—	3544	0,450	—	—	—
3	Braunschweigische	3236	10 260	12 517	—	20	20	68	—	596,84	0,37	—	—	—
4	Hannoversche	i. R. 12 3c	in Kol. 12 3c	59 424*	—	i. R. 12 1c	i. R. 12 1c	40,46*	26,52	1823	0,35	—	—	—
5	Main-Neckar	1338	4228	1461	189	—	—	—	—	163	0,21	—	—	—
6	Main-Weser	1460	1118	2555	224	25,09	26,32	54,25	23,15	331,14	0,28	—	—	—
7	Nassauische	—	5956	1158	—	—	15	39	—	194	0,19	—	—	—
8	Preuß. Niederschles.-Märk.	2205	6410	7274	nicht unt.	20,34	22,12	104,69	48,61	1056,2	0,29	—	—	—
9	" Ostbahn	1460	5034	4193	—*	18	25	79	32	805	0,23	—	—	—
10	" Saarbrücker (u. Trier)	—	8409	26 835	—	—	15	50	42	192,4	0,154	—	—	—
11	" Westfälische	—	2597	5713	—	—	20	54	46	203,70	0,207	—	—	—
12	Sächsische östliche													
	a. Sächsisch-Böhmische	1504	2355	4672*	85	21	33	94	23	100	0,24	—	—	—
	b. Sächsisch-Schlesische	365	4040	1990	243	17	30	130	24	72	0,08	—	—	—
	c. Tharandt-Freiberger	—	2938	661	3	—	28	51	30	28	0,22	—	—	—
13	Sächsische westliche													
	a. Niedererzgebg. 1. Hauptb.	400	2516	3354*	150	17	27	72*	41	38	0,04	—	—	—
	2. Zweigb.	73	1825	1861	—	16	25	32	—					
	b. Obererzgebirgische	—	2005	2626	600	—	34	57	29	16	0,07	—	—	—
	c. Sächsisch-Bayerische	—*	—*	—*	—*	—*	—*	*	—*	76	0,04	—	—	—
14	Württembergische	1488	5282*	6304	155	20	30	60	16	432,52	0,127	—	—	—
	II. Privatbahnen													
	a) unter Staatsverwaltg.													
15	Aach.-Düss. a. Aach.-Düssel.	731	2200	1469	—	18	20	80	7	19,22*	0,025	—	—	—
	Ruhrorter b. Ruhrort-Crf.	732	2202	1863	—									
16	Bergisch-Märkische	942	15 534	28 582	1809	18	19	65	35	462	0,157	—	—	—
17	a. Löbau-Zittauer	—	—	2974	62	—	—	45	12	20	0,16	—	—	—
	b. Zittau-Reichenberger	—	—	3203	10	—	—	40	10	14	0,13	—	—	—
18	a. Oberschlesische	730	1578	9203	308	17,23	19,74	87,24	30,35	453,65	0,14	—	—	—
	b. Breslau-Posen-Glogauer													
19	Stargard-Posener	—	1516	1664	286	—	20,27	75,04	32,13	177,8	0,256	—	—	—
20	Rhein-Nahe-E.	—	2575	4678	—	—	11,32	27,14	—	85,91	0,12	—	—	—
21	Wilhelms-Bahn	730	748	6435	1350	12	15-17	65	20	190,75	0,36	—	—	—
	b) in Privatverwaltung.													
22	Aachen-Mastrichter	852	544	5776	—	12	14	64	—	38,4	0,10	—	—	—
23	Alberts-Bahn	—	4015	2190	109	—	28	85	20	26,44	0,086	—	—	—
24	a Altona-Kieler	—	1566	1535	183	—	22	52	—	107	0,26	—	—	—
	b Rendsburg-Neumünster	—	in Kol. 12 3c	2249	—	—	23,52	23,52	—	40	0,4	—	—	—
25	Aussig-Teplitzer	—	754	3714	65	—	16	48	14	71,2	0,75	—	—	—
26	Bayerische Ostbahnen	ca. 1160	ca. 3650	ca. 10 220	—	12	18	50	18	441	0,17	—	—	—
27	Berlin-Anhaltische	4015	5111	6517	519	19	24	63	36	519,3	0,315	—	—	—
28	a. Berlin-Hamburger	741	909	6188*	2407	14	29	69*	22	782	0,406	—	—	—
	b. Hamburg-Bergedorfer													
29	Berlin-Potsdam-Magdebg.	1466	7044	2848	—	19,8	20	94,1	—	193	0,153	—	—	—

127					128		129				

im Betriebs-Jahre 1863.

motiven.

(einschließlich der Reservemaschinen) sind an Brennmaterial verbraucht:

Coaks, ungemischt mit anderen Brennstoffen.					Coaks als Zusatz zu		Steinkohlen, ungemischt.					
a. bei Nutzmeilen.	b. überhaupt brutto (d. h. incl. Anheiz-, Stationir.	b. überhaupt netto (d. h. excl. u. Leerfahrt.)	c. pro Nutzmeile brutto.	c. pro Nutzmeile netto.	a. Steinkohlen.	b. Braunkohlen.	a. bei Nutzmeilen.	b. überhaupt brutto (d. h. incl. Anheiz-, Stationir.	b. überhaupt netto (d. h. excl. u. Leerfahrt.)	c. pro Nutzmeile brutto.	c. pro Nutzmeile netto.	
	Ctr.	Ctr.	Pfd.	Pfd.	Ctr. Coaks.			Ctr.	Ctr.	Pfd.	Pfd.	
—	—	—	—	—	—	—	416 150	482 518	449 923	*115,95*	*108,12*	1
—	—	—	—	—	—	—	395 919	798 649*	603 786*	—*	—*	2
—	—	—	—	—	in Kol. 130e	—	—	—	—	—	—	3
—	—	—	—	—	310 712	—	—	—	—	—	—	4
—	—	—	—	—	—	—	84 694	109 865	—	*129,72*	—	5
—	—	—	—	—	—	—	127 776	192 364	—	*150,55*	—	6
—	—	—	—	—	—	—	109 914	123 904	98 164	*112,73*	*89,31*	7
—	—	—	—	—	38 975*	—	—	—	—	—	—	8
—	—	—	—	—	—	—	377 854	559 021	454 403	*147,95*	*120,26*	9
—	—	—	—	—	—	—	135 206	284 459	203 475	*210,39*	*150,49*	10
—	—	—	—	—	—	—	106 156	242 532	124 905	*228,47*	*117,64*	11
—	—	—	—	—	25 618	in Kol. 129a	—	—	—	—	—	12a
—	—	—	—	—	13 968	—	—	—	—	—	—	- b
—	—	—	—	—	—	—	13 715	33 699	—	*245,71*	—	- c
—	—	—	—	—	36	—	—	—	—	—	—	13a
—	—	—	—	—	18	—	—	—	—	—	—	- b
—	—	—	—	—	—	—	202 646	409 308	—	*201,98*	—	- c
—	—	—	—	—	—	—	309 313	478 725	378 013	*154,77*	*122,21*	14
—	18*	—	*0,020*	—	—	—	82 710	135 638	98 916	*164,0*	*119,59*	15
—	—	—	—	—	785*	—	317 272	599 469	324 820	*188,94*	*102,38*	16
—	—	—	—	—	2950	—	—	—	—	—	—	17a
—	—	—	—	—	2102	—	—	—	—	—	—	- b
—	—	—	—	—	—	—	359 143	650 230	466 460	*181,05*	*129,88*	18
—	—	—	—	—	—	—	74 999	108 163	70 873	*144,29*	*94,5*	19
—	—	—	—	—	—	—	74 096	148 149	123 548	*199,94*	*166,61*	20
—	—	—	—	—	—	—	57 455	143 780	97 137	*250,25*	*169,07*	21
—	—	—	—	—	825*	—	—	—	—	—	—	22
—	—	—	—	—	—	—	33 114	39 484	—	*119,24*	—	23
21 794	23 325	—	*107,02*	—	—	—	22 017	31 145	—	*141,46*	—	24a
—	—	—	—	—	—	—	11 025	11 690	—	*106,03*	—	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	25
—	—	—	—	—	—	—	275 138	361 232	—	*131,29*	—	26
—	—	—	—	—	11 711	—	153 193	278 894	—	*182,05*	—	27
35 036	40 592	33 229	*115,86*	*94,84*	—	—	168 942	265 863	217 582	*157,37*	*128,79*	28
—	—	—	—	—	—	—	136 435	257 327	228 344	*188,61*	*167,36*	29

(Forts.) I. Leistungen der Transportmittel

(Forts.) A. Loko-

	II. Privatbahnen. (Forts.)	123 Im Betriebs-Jahre 1863 wurden abgelassen				124 Durchschnittliche Anzahl der Wagen-Achsen in den				125 Zur Feuerung der Lokomotiven Holz z. Anheizen		126 Holz zur Feuerung während der Fahrt.		
		a. Courier- und Schnell-Züge.	b. Personen-Züge.	c. Güter- u. gemischte Züge.	d. Mater.- und Arbeits-Züge.	a. Courier- und Schnell-Zügen.	b. Personen-Zügen.	c. Güter- und gemischten Zügen.	d. Mater.- und Arbeits-Zügen.	a. überhaupt	b. pro Nutzmeile.	a. bei Nutzmeilen.	b. überhaupt	c. pro Nutzmeile.
		Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Achsen.	Achsen.	Achsen.	Achsen.	Klftr.	Proz.		Klftr.	Proz.
30	Berlin-Stettiner													
	a. Berlin-Stettin-Stargard	—	3960	3285	687	—	23	80	23	222,45	0,29	—	—	—
	b. Stargard-Cöslin-Colberg	—	3438	1825	268	—	18	43	13	95,03	0,178	—	—	—
31	Böhmische Westbahn	—	1460	831	579	—	—	—	—	288,01	0,43	—	—	—
32	Breslau-Schweidnitz-Freibg.	—	4564	3332	—	—	28	68	—	401	0,37	—	—	—
33	Brünn-Rossitzer	—	8	1460	22	—	10	44	30	197,2*	4,04	in Rol. 125a	—	—
34	Buschtiehrader { a. Lokom.-B. / b. Pferde-B.	—	—	2478	97	—	—	64	24	59	0,55	—	—	—
		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
35	Frankfurt-Hanauer	1460	4088	1460	—	15	25	75	—	37	0,13	—	—	—
36	Galizische Carl-Ludwig-B.	—	754	3365	397	—	20,8	67,3	34,3	—	—	—	11 211,9*	—
37	Glückstadt-Elmshorner	—	—	1501	360	—	—	24	25	17,55	0,25	—	—	—
38	Graz-Köflacher	—	811	1937	—	—	26,3	42,1	—	44,8	0,33	—	—	—
39	Hessische Ludwigs-E.	—*	—	—	—	14,99	14,99	58,32	—	655	0,41	—	—	—
40	Hamburger	1231	3693	740	—	16	16	16	—	14	0,104	—	—	—
41	Kaiser Ferdinands Nordb.	972	9125	19 775	5496	10	22,1	83,8	20	1823,4	0,41	—	—	—
42	Kaiserin Elisabeth { a. Lokom.-Bahn / b. Pferde-Bahn	2005	5586	6667	875	12	28	58	32	1805	0,32	—	—	—
		—	856*	1448	—	—	6	50	—	—	—	—	—	—
43	Köln-Mindener (u. Gießener)	4246	18 357	25 868	ca. 2500	15	23	74	66	804	0,14	—	—	—
44	Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	1460	1095	2555	67	—	—	—	—	249	0,28	—	—	—
45	Leipzig-Dresdener	1825	6935	3285	—	24	44	120	—	157	0,12	—	—	—
46	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	—	10 220	—	—		17	—	—	34	0,41	—	—	—
47	Lübeck-Büchener	—	1460	1270	—	—	21	61	—	75	0,46	—	—	—
48	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	730	2410	7880	—	18	24	96	—	76	0,07	—	—	—
49	a. Magdeburg-Halberstädter	1462	1764	7562	—	21,5	24,4	63,9	—	114	0,179	—	—	—
	b. Cöthen-Bernburger	—	—	—	—	—	—	—	—	22	0,26	—	—	—
50	Magdeburg-Wittenbergesche	—	730	2221*	—	—	21	56	—	108	0,24	—	—	—
51	Mecklenburgische	—	—	—	—	—	21	35	12	195	0,34	—	—	—
52	Mohacs-Fünfkirchener	—	—	2044	—	—	—	53	—	450	2,94	5477	1020,5	20,12
53	Neisse-Brieger	—	18	1507	71	—	31	42	25	25	0,27	—	—	—
54	Niederländische Rhein-E.	2587	4281	5690	981	11	18	50,8	60	—	—	—	—	—
55	Niederschlesische Zweigbahn	—	759	1467	61	—	21	43	17	8,43	0,042	—	—	—
56	a. Oesterreichische nördliche	—	—	—	—	10,04	24,81	64,64	41,32	1467	0,37	1121	139	13,39
	b. Oesterreich. südöstliche	—	—	—	—	11,31	24,92	77,45	48,20	1350	0,55	—	—	—
	c. Wien-Neu-Szönyer	—	—	—	—	—	17,59	80,34	48,29	300	0,25	1505	277	19,45
57	Oppeln-Tarnowitzer	—	40	1801	6	—	—	27,6	18	22,71	0,13	—	—	—
58	a. Pfälzische Ludwigsbahn	—	—	—	—	14	18	58	—	253	0,16	—	—	—
	b. Pfälzische Maximiliansb.	—	—	—	—	12	16	43	—	50	0,13	—	—	—
59	Rheinische	4534	12 276	5776	1634	15,60	19,74	58,11	24,0	—*	—*	—	—	—
60	a. Südbahn, Oesterreichische	266	16 265	21 976	160	13	33	49	33	1338	0,233	—	—	—
	b. Nordtiroler	—	816	1460	49	—	12	32	34	160	1,0	17 267	3042	19,03
	c. Venetianische u. Südtirol.	—	10 933	2860	336	—	24	61	40	—	—	—	—	—
61	Süd-Norddeutsche	—	1482	2621	224	—	15	38	22	318,6	0,48	—	—	
62	Taunus-Bahn	2190	5055*	736*	—	26,7*	26,7	26,7	—	145,2	0,37	—	—	—
63	Theiß-Bahn	—	1589	2661	328	—	31	57	26	—	—	115 076*	20 046	18,81
64	Thüringische	1460	2190	2920	—	21	28	78	27	602	0,30	—	—	
65	Werra-E.	—	ca. 1460	ca. 1460	—	—	18	66	15	150,24	0,29	—	—	—

127 | 128 | 129

im Betriebs-Jahre 1863.

motiven.

(einschließlich der Reservemaschinen) sind an Brennmaterial verbraucht:

Coaks, ungemischt mit anderen Brennstoffen.					Coaks als Zusatz zu		Steinkohlen, ungemischt.					
a.	b. überhaupt		c. pro Nutzmeile		a.	b.	a.	b. überhaupt		c. pro Nutzmeile		
bei Nutzmeilen.	brutto (d. h. incl. Anheiz-, Stationir.)	netto (d. h. excl. u. Leerfahrt.)	brutto.	netto.	Steinkohlen.	Braunkohlen.	bei Nutzmeilen.	brutto (d. h. incl. Anheiz-, Stationir.)	netto (d. h. excl. u. Leerfahrt.)	brutto.	netto.	
	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr. Coaks.			Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	
386	2148	562	*556,6*	*145,6*	—	—	107 072	202 806	172 173	*189,3*	*160,8*	30a
—	—	—	—	—	—	—	57 483	78 363	66 039	*136,3*	*114,9*	- b
—	—	—	—	—	—	—	72 146	173 092	—	*239,92*	—	31
—	—	—	—	—	—	—	117 656	282 240	—	*239,89*	—	32
—	—	—	—	—	—	—	5271	18 172*	13 266*	*344,75**	*251,64**	33
—	—	—	—	—	—	—	11 678	48 115	46 278	*412,07*	*396,27*	34a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- b
—	—	—	—	—	1540	—	30 835	49 747*	—	*161,33**	—	35
—	—	—	—	—	—	—		254 738*	—	—	—	36
—	—	—	—	—	—	—	7634	7977	7612	*104,49*	*99,71*	37
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	38
—	—	—	—	—	—	—	173 064	173 057	—	*100,0*	—	39
—	—	—	—	—	1815	—	—	—	—	—	—	40
3850	7967	—	*207,0*	—	218 583	—	73 820	256 296	—	*347,20*	—	41
—	—	—	—	—	—	—	410	1142	—	*278,54*	—	42a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- b
—	—	—	—	—	209 008	—	—	—	—	—	—	43
—	—	—	—	—	—	—	93 982	130 795	113 060	*139,17*	*120,3*	44
—	—	—	—	—	—	—	144 581	242 094	—	*167,45*	—	45
8432	4035	—	*47,85*	—	—	—	—	—	—	—	—	46
—	10 563	—	—	—	—	—	—	18 551	—	—	—	47
—	—	—	—	—	3864	—	118 971	276 646	—	*232,53*	—	48
—	—	—	—	—	—	—	74 385	158 430	—	*212,99*	—	49a
—	—	—	—	—	—	—	9107	21 763	16 930	*238,97*	*185,90*	- b
—	—	—	—	—	—	—	47 640	62 395	45 239	*130,97*	*94,96*	50
2285	1836	—	*80,39*	—	—	—	4674	4606	—	*98,55*	—	51
11 033	25 116	—*	*227,64*	—*	—	—	—	—	—	—	—	52
—	—	—	—	—	—	—	10 206	22 295	16 846	*218,45*	*165,06*	53
—	—	—	—	—	—	—	137 569	225 516*	—	*163,93*	—	54
—	—	—	—	—	—	—	22 626	44 137	35 910	*195,07*	*158,71*	55
—	—	—	—	—	—	—	233 028	414 875	355 340	*178,02*	*152,49*	56a
—	—	—	—	—	—	—	264 080	417 240	353 221	*158,0*	*133,75*	- b
—	—	—	—	—	29 350	—	—	—	—	—	—	- c
—	—	—	—	—	—	—	18 470	33 011	29 222	*178,73*	*158,21*	57
—	—	—	—	—	—	—	166 303	216 143	193 625	*130,0*	*116,43*	58a
—	—	—	—	—	—	—	42 257	50 448	48 912	*119,39*	*115,76*	- b
—	—	—	—	—	29 440	—	—	—	—	—	—	59
30 864	220 030	198 703	*272,10*	*245,72*	—	—	—	—	—	—	—	60a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- c
—	—	—	—	—	—	—	71 997	177 615	157 849	*246,70*	*219,24*	61
—	—	—	—	—	—	—	41 303	43 855*	34 826*	*106,18*	*84,32*	62
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	63
—	—	—	—	—	33 872	—	—	—	—	—	—	64
—	—	—	—	—	—	—	55 721	131 140	107 415	*235,35*	*192,77*	65

		130				131					132	
						(Forts.) **I. Leistungen der**						
										(Forts.) A. Lokos:		
						Zur Feuerung der Lokomotiven (einschließlich der						
	I. **Staatsbahnen.**	Steinkohlen, gemischt mit Coaks.				Braunkohlen, ungemischt.					Braunkohlen, g	
		a.	b.	c. überhaupt		a.	b. überhaupt		c. pro Nutzmeile		a.	b.
		Mischungs-Verhältniß.	bei Nutzmeilen.	brutto. Ztr.	netto. Ztr.	bei Nutzmeilen.	brutto. Ztr.	netto. Ztr.	brutto. Ztr.	netto. Ztr.	Mischungs-Verhältniß.	bei Nutzmeilen.
1	Badische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2	Bayerische (n. gep. Zweigb.)	—	—	—	—	25 536	139 610	112 421	—*	—*	1 : 0,78	1042*
3	Braunschweigische	—	176 244	362 659*	270 087	—	—	—	—	—	—	—
4	Hannoversche	—	564 116	619 301	—		—		—	—	—	—
5	Main-Neckar	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
6	Main-Weser	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
7	Nassauische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
8	Preuß. Niederschles.-Märk.	—	398 281	765 796*	—		—	—	—	—	—	—
9	„ Ostbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10	„ Saarbrücker u Trier	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
11	„ Westfälische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
12	Sächsische östliche											
	a Sächsisch-Böhmische	verschieden	—*	19 431	—		—	—	—	—	verschieden	—*
	b. Sächsisch-Schlesische	verschieden	91 577	175 507	—	—	—	—	—	—	—	—
	c Tharandt-Freiberger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
13	Sächsische westliche											
	a. Niedererzgebirgische	verschieden	108 169	197 318	—	—	—	—	—	—	—	—
	b. Obererzgebirgische	verschieden	28 313	53 214	—	—	—	—	—	—	—	—
	c Sächsisch-Bayerische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
14	Württembergische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	II. Privatbahnen											
	a) unter Staatsverwaltg.											
15	Aach.-Düss. Ruhrorter { a. Aach.-Düsseld. b. Ruhrort-Cref.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
16	Bergisch-Märkische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
17	a. Löbau-Zittauer	verschieden	13 734	27 721	—	—	—	—	—	—	—	—
	b. Zittau-Reichenberger	verschieden	11 677	19 753	—	—	—	—	—	—	—	—
18	a. Oberschlesische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b. Breslau-Posen-Glogauer											
19	Stargard-Posener	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
20	Rhein-Nahe-E	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
21	Wilhelms-Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b) in Privatverwaltung.											
22	Aachen-Mastrichter	—	40 040*	73 230	55 761	—	—	—	—	—	—	—
23	Albertsbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
24	a. Altona-Kieler	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b. Rendsburg-Neumünster	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
25	Aussig-Teplitzer	—	—	—	—	10 300	69 646	46 337	676,18	449,91	—	—
26	Bayerische Ostbahnen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
27	Berlin-Anhaltische	16 : 1	24 702	18 820			—	—	—	—	—	—
28	a. Berlin-Hamburger	—	—	—	—	4012	17 562	14 312	434,49	354,42	—	—
	b. Hamburg-Bergedorfer											
29	Berlin-Potsdam-Magdebrg.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

132	133						134				135	

Transportmittel im Betriebsjahre 1863.

motiven.

Reservemaschinen) sind an Brennmaterial verbraucht:

mischt m. Steinkohlen.		Torf, ungemischt.					Torf, gemischt mit Coaks oder Kohlen.				An Brennmaterial (Steinkohlen, Coaks u. s. w.) sind pro Achsmeile verbraucht		
c. überhaupt.		a.	b.		c.		a.	b.	c.				
brutto. Z.-Ctr.	netto. Z.-Ctr.	bei Nutzmeilen.	überhaupt. Z.-Ctr.	Mille.	pro Nutzmeile. Z.-Pfd.	Gramm.	Mischungs-Verhältniß.	bei Nutzmeilen.	überhaupt. Z.-Pfd.	Mille.	brutto. Z.-Pfd.	netto. Z.-Pfd.	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,008	3,738	1
3120	2541	303 350*	—*	66 217	—*	—*	(Nutz- : Z.-Ctr. = 3 : 1)	66 304*	—	11 350*	—*	—*	2
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,940	3,679	3
—	—	—	—	—	—	—	—	564 116	38 390	—	4,174*	—	4
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,776	—	5
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,837	—	6
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,809	4,444	7
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,132*	2,441	8
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,768	3,047	9
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7,785	5,568	10
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,705	2,938	11
61 235	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,049	—	12a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,868	—	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7,206	—	- c
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,200	—	13a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,276	—	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,334	—	- c
—	—	56 590	—	6245	—	11,92	—	—	—	—	3,773	2,979	14
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,099	2,990	15
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,449	2,944	16
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,000	—	17a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,598	—	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2,731	2,002	18
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,102	2,033	19
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,882	4,905	20
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,665	3,827	21
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6,959	5,299	22
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,237	—	23
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,150	—	24a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,308	—	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	24,559 Bruttl.	16,340 Bruttl.	25
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,875	—	26
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,715	4,296	27
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2,412*	1,974*	28
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,362	3,871	29

	II. Privatbahnen (Forts.)	130				131					132	
		(Forts.) I. Leistungen der										
		(Forts.) A. Loko-										
		Zur Feuerung der Lokomotiven (einschließlich der										
		Steinkohlen, gemischt mit Coaks.				Braunkohlen, ungemischt.					Braunkohlen, ge-	
		a.	b.	c. überhaupt		a.	b. überhaupt		c. pro Nutzmeile		a.	b.
		Mischungs-Verhältniß.	bei Nutzmeilen.	brutto. Thlr.	netto. Thlr.	bei Nutzmeilen.	brutto. Thlr.	netto. Thlr.	brutto. Thlr. Pf.	netto. Thlr. Pf.	Mischungs-Verhältniß.	bei Nutzmeilen.
30	Berlin-Stettiner											
	a Berlin-Stettin-Stargard	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b. Stargard-Cöslin-Colberg	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31	Böhmische Westbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
32	Breslau-Schweidnitz-Freib.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
33	Brünn-Neßitzer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
34	Buschtěhrader { a. Lokom.-B. / b. Pferde-B	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
35	Frankfurt-Hanauer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
36	Galizische Carl-Ludwig-B.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
37	Glückstadt-Elmshorner	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
38	Graz-Köflacher	—	—	—	—	14 772	61 033	52 319	413,17	354,18	—	—
39	Hessische Ludwigs-E.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
40	Homburger	8:1	14 528	14 826	—	—	—	—	—	—	—	—
41	Kaiser Ferdinands Nordb.	4:1	398 749	935 418	—	—	—	—	—	—	—	—
42	Kaiserin Elisabeth { a. Lokomot.-B. / b Pferde-B.	—	—	—	—	235 779	1 367 439	—	579,37	—	—	—
43	Köln-Mindener (u Gießener)	10:2	617 773	1 031 917	712 376	—	—	—	—	—	—	—
44	Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
45	Leipzig-Dresdener	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
46	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth.)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
47	Lübeck-Büchener	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
48	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
49	a. Magdeburg-Halberstädter	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b. Cöthen-Bernburger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
50	Magdeburg-Wittenbergesche	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
51	Mecklenburgische	2:1	54 884	48 991	—	—	—	—	—	—	—	—
52	Mohacs-Fünfkirchener	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
53	Neisse-Brieger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
54	Niederländische Rhein-E.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
55	Niederschlesische Zweigbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
56	a. Oesterreich. nördliche	—	—	—	—	43 246	186 991	123 653	432,39	285,93	—	—
	b. Oesterreich. südöstliche	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	c. Wien-Neu-Szönyer	3:1	41 975	89 565	77 575	—	—	—	—	—	—	—
57	Oppeln-Tarnowitzer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
58	a. Pfälzische Ludwigsbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b. Pfälzische Maximiliansb.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
59	Rheinische	16:1	313 775	477 755	357 283	—	—	—	—	—	—	—
60	a. Südbahn, Oesterreich.	—	—	—	—	523 668	2 217 381	1 966 748	423,43	375,57	—	—
	b. Nordtiroler	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	c. Venetianische u. Südtirol.	—	—	—	—	228 672	514 542	—	225,0	—	—	—
61	Süd-Norddeutsche	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
62	Taunus-Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
63	Theiß-Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
64	Thüringische	unbestimmt	216 336	364 804	282 064	—	—	—	—	—	—	—
65	Werra-E.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

132	133						134				135		

Transportmittel im Betriebsjahre 1863.

motiven.

Reservemaschinen) sind an Brennmaterial verbraucht:

mischt m. Steinkohlen.	Torf, ungemischt.						Torf, gemischt mit Coals oder Kohlen.				An Brennmaterial (Steinkohlen, Coals u. s. w.) sind pro Achsmeile verbraucht		
c. überhaupt.	a.	b.		c.			a.	b.	c.				
brutto.	netto.	bei Nutzmeilen.	überhaupt.		pro Nutzmeile.		Mischungs-Verhältniß.	bei Nutzmeilen.	überhaupt.		brutto.	netto.	
Z.-Ctr.	Z.-Ctr.		Z.-Ctr.	Ctr.	Z.-Pfd.	Pfd.			Z.-Ctr.	Ctr.	Z.-Pfd.	Z.-Pfd.	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1,754	1,646	30a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,337	4,543	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9,103	—	31
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6,779	—	32
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7,280	5,317	33
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9,153	8,304	34a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,693*	—	35
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,331 Pfd. Kohlen 0,230 Cbfß. Holz	2,938 Pfd. Kohlen 0,845 Cbfß. Holz	36
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,282	4,088	37
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	14,701 Brnkhl.	12,602 Brnkhl.	38
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,910	—	39
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7,667	—	40
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1,698	—	41
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	17,328 Brnkhl.	—	42a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1,313	2,866	43
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,034	3,487	44
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,497	—	45
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2,280	—	46
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1,243	—	47
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1,320	—	48
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1,831	—	49a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11,230	8,736	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,704	2,687	50
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,273	—	51
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,302*	—	52
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,434	4,106	53
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,518	—	54
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,510	1,483	55
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1,588	3,650	56a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2,328	2,479	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,450	5,278	- c
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6,486	5,742	57
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,507	3,141	58a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1,564	1,425	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,747	4,360	59
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9,476	8,776	60a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0,579 Cbfß. Holz	—	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7,357	—	- c
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9,151	8,132	61
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,836	3,046	62
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0,36 Cbfß. Holz	—	63
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1,712	3,732	64
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6,886	5,840	65

136 137

(Forts.) **I. Leistungen der Transportmittel im Betriebsjahre 1863.**

(Forts.) A. **Lokomotiven.**

	I. Staatsbahnen.	Durchschnittspreis der Brennmaterialien. a. pro Cbfß. Holz. Sgr.	b. pro 100 Z.-Pfd. Coals. Sgr.	c. pro 100 Z.-Pfd. Steinkohlen. Sgr.	d. pro 100 Z.-Pfd. Braunkohlen. Sgr.	e. pro 100 Z.-Pfd. Torf. Sgr.	f. pro Cbfß. Torf. Sgr.	Kosten des im Betriebsjahre 1863 verbrauchten Brennmaterials. a. überhaupt. Thlr.	b. pro Nutzmeile. Sgr.	c. pro Achsmeile. Pfge.
1	Badische	0,28	—	6,62	—	—	—	108 013	7,79	3,23
2	Bayerische (u. gepcht. Zwgb.)	—	—	—	—	—	—	520 295	20,32	4,69
3	Braunschweigische	0,270	in Kol. 136c	9,220	—	—	—	119 501	20,34	5,86
4	Hannoversche	0,77	9,02	7,21	—	3,00	—	256 064	13,62	4,06
5	Main-Neckar	1,25	—	7,0	—	—	—	25 015	8,46	3,92
6	Main-Weser	1,67	—	7,514	—	—	—	50 367	11,82	3,62
7	Nassauische	1,40	—	6,92	—	—	—	29 580	8,07	1,83
8	Preuß. Niederschles.-Märk.	1,22	8,34	6,92	—	—	—	197 099*	14,85	3,16
9	" Ostbahn	0,94	—	8,7	—	—	—	164 972	13,10	3,91
10	" Saarbrücker (u Trier)	1,26	—	4,97	—	—	—	48 436	10,73	4,71
11	" Westfälische	1,52	—	5,16	—	—	—	33 756	9,54	2,86
12	Sächsische östliche									
	a. Sächsisch-Böhmische	2	12	5	3	—	—	22 217	14,46	3,68
	b. Sächsisch-Schlesische	2,6	12	6	—	—	—	41 020	13,44	3,01
	c. Tharandt-Freiberger	2,6	—	6,0	—	—	—	6885	15,06	5,30
13	Sächsische westliche									
	a. Niedererzgebirgische	2	16	4	—	—	—	27 614	7,66	1,86
	b. Obererzgebirgische	2	16	4	—	—	—	7502	7,95	2,17
	c. Sächsisch-Bayerische	2	—	4	—	—	—	57 218	8,47	1,68
14	Württembergische	1,58	—	9,66	—	—	0,72	172 897	14,18	4,30
	II. Privatbahnen									
	a) unter Staatsverwaltg.									
15	Aach.-Düss. a. Aach.-Düssel. / Ruhrorter b. Ruhrort-Crf.	1,34*	7,66	4,24	—	—	—	19 356	7,02	2,11
16	Bergisch-Märkische	1,94	3,42	2,97	—	—	—	69 350	6,56	2,26
17	a. Löbau-Zittauer	3,0	13,0	6,0	—	—	—	7408	16,18	4,0
	b Zittau-Reichenberger	3,0	13,0	6,0	—	—	—	5279	13,56	4,0
18	a. Oberschlesische / b. Breslau-Posen-Glogauer	0,96	—	5,34	—	—	—	134 052	11,19	2,97
19	Stargard-Posener	1,43	—	7,90	—	—	—	34 171*	13,67	3,53
20	Rhein-Nahe-E.	1,396	—	5,197	—	—	—	25 498	10,32	3,65
21	Wilhelms-Bahn	0,25	—	2,0	—	—	—	9809	5,12	1,39
	b) in Privatverwaltung.									
22	Aachen-Mastrichter	2,47	9,25	5,42	7,17*	—	—	16 373	12,27	5,60
23	Alberts-Bahn	1,0	—	4,7	—	—	—	6186	5,60	2,93
24	a. Altona-Kieler	1,47	14,31	9,64	—	—	—	21 678	14,84	4,51
	b. Rendsburg-Neumünster	1,25	—	10,78	—	—	—	4396	11,96	5,42
25	Aussig-Teplitzer	—	—	—	—	—	—	3561	10,37	4,52
26	Bayerische Ostbahnen	1,39	—	8,05	—	—	—	98 800	10,77	4,80
27	Berlin-Anhaltische	1,66	13,42	7 84	—	—	—	93 974	15,85	4,70
28	a. Berlin-Hamburger / b Hamburg-Bergedorfer	1,16	12,84	8,31	4,34	—	—	104 388	15,05	3,76
29	Berlin-Potsdam-Magdebgr.	1,13	—	9,14	—	—	—	75 829	16,17	4,37

136 | 137

(Forts.) **I. Leistungen der Transportmittel im Betriebsjahre 1863.**

(Forts.) **A. Lokomotiven.**

II. Privatbahnen. (Forts.)

	Durchschnittspreis der Brennmaterialien.						Kosten des im Betriebsjahre 1863 verbrauchten Brennmaterials.		
	a. pro Cbfß. Holz. Sgr.	b. pro 100 Z.-Pfd. Coaks. Sgr.	c. pro 100 Z.-Pfd. Steinkohlen. Sgr.	d. pro 100 Z.-Pfd. Braunkohlen. Sgr.	e. pro 100 Z.-Pfd. Torf. Sgr.	f. pro Cbfß. Torf. Sgr.	a. überhaupt. Thlr.	b. pro Nutzmeile. Sgr.	c. pro Achsmeile. Pfge.
30 Berlin-Stettiner									
a. Berlin-Stettin-Stargard	1,47	22,51	9,09	—	—	—	70 679	19,73	5,90
b. Stargard-Cöslin-Colberg	1,47	—	10,0	—	—	—	26 836	14,01	6,64
31 Böhmische Westbahn . .	1,79	—	4,05	—	—	—	25 236	10,49	5,20
32 Breslau-Schweidnitz-Freib.	2,0	—	5,0	—	—	—	50 802	12,95	4,30
33 Brünn-Rossitzer . . .	1,56	—	7,50	—	—	—	5624	32,01	8,11
34 Buschtehrader { a Lokom.-B.	1,62	—	4,08	—	—	—	8279	21,27	5,67
{ b Pferde-B.	—	—	—	—	—	—	—	—	—
35 Frankfurt-Hanauer . . .	1,74	12,86	8,30	—	—	—	15 720	15,29	5,09
36 Galizische Carl-Ludwig-B. .	1,128	—	6,46	—	—	—	99 127	22,61	4,66
37 Glückstadt-Elmshorner . .	1,60	—	8,86	—	—	—	2574	10,12	4,07
38 Graz-Köflacher	0,988	—	—	1,379	—	—	3989	8,10	3,46
39 Hessische Ludwigs-E. . .	1,0	—	7,31	—	—	—	44 652	7,74	3,03
40 Homburger	0,49	11,86	7,56	—	—	—	4205	8,68	6,23
41 Kaiser Ferdinands Nordb. .	2,0	9,0	6,0	—	—	—	332 667	20,95	3,97
42 Kaiserin { a. Lokom.-Bahn .	1,999	—	20,0	4,284	—	—	209 067	26,55	9,53
Elisabeth { b. Pferde-Bahn .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
43 Köln-Mindener (u. Gießener)	1,5	4,2	3,5	—	—	—	156 904	7,62	1,96
44 Kurf. Friedr. Wilh. Nordb	1,35	—	6,75	—	—	—	31 059	9,91	3,45
45 Leipzig-Dresdener . . .	2,0	—	8,25	—	—	—	58 011	12,04	3,02
46 Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	2,22	13,48	—	—	—	—	2143	7,62	4,36
47 Lübeck-Büchener . . .	1,07	14,15	9,86	—	—	—	11 652	19,95	6,17
48 Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	2,29	13,5	5,92	—	—	—	57 092	14,10	3,60
49 a Magdeburg-Halberstadter	2,03	—	8,83	—	—	—	46 537	18,77	4,90
b. Cöthen-Bernburger . .	1,47	—	8,05	—	—	—	5945	19,54	11,04
50 Magdeburg-Wittenbergesche	1,75	—	8,50	—	—	—	23 603	14,86	5,05
51 Mecklenburgische	0,75	13,39	8,61	—	—	—	17 767	8,82	3,78
52 Mohacs-Fünfkirchener . .	1,26	8,0*	—	—	—	—	14 080	25,58	5,76
53 Neisse-Brieger	0,71	—	5,81	—	—	—	4387	12,83	3,85
54 Niederländische Rhein-E. .	—	13,54	5,54	—	—	—	42 945	9,37	3,28
55 Niederschlesische Zweigbahn .	0,627	—	7,6	—	—	—	11 397	15,11	5,12
56 a Oesterreich. nördliche .	1,83	—	6,8	3,0	—	—	115 631	12,51	3,17
b. Oesterreich. südöstliche	1,87	—	12,20	—	—	—	170 464	19,36	4,31
c. Wien-Neu-Szönyer . .	2,13	14,50	18,0	—	—	—	58 889	10,63	12,48
57 Oppeln-Tarnowitzer . . .	1,11	—	3,57	—	—	—	5132	8,34	3,63
58 a. Pfälzische Ludwigsbahn .	1,35	—	5,35	—	—	—	38 515	6,95	2,25
b Pfälzische Maximiliansb.	1,35	—	5,35	—	—	—	8989	6,38	2,33
59 Rheinische	1,7*	8,1	5,6	3,3	—	—	72 562*	7,06	2,95
60 a. Südbahn, Oesterreichische	1,66	18,66	—	4,79	—	—	498 896	24,76	7,28
b. Nordtiroler . . .	1,632	—	—	—	—	—	19 506	33,89	11,93
c. Venetianische u. Südtirol.	—	—	—	5,90	—	—	122 187	16,03	6,29
61 Süd-Norddeutsche . . .	1,33	—	5,33	—	—	—	27 874	11,61	5,17
62 Taunus-Bahn	0,60	8,75	8,75	—	—	—	20 765	15,08	6,54
63 Theiß-Bahn	—	—	—	—	—	—	117 880	30,73	7,14
64 Thüringische	1,67	9,42	7,30	—	—	—	102 813	14,26	4,34
65 Werra-E.	1,21	—	7,44	—	—	—	31 705	17,07	5,99

		138		139	140	141		142
		(Forts.) I. Leistungen der						
		b. Wagen.						
	I. Staatsbahnen.	Die Personenwagen haben durchlaufen		Jede Personenwagen-Achse hat durchschnittlich zurückgelegt	Die Postwagen haben auf der Bahn durchlaufen	Die Gepäckwagen haben durchlaufen		Jede Gepäckwagen-Achse hat durchschnittlich zurückgelegt
		a. auf der eigenen Bahn	b. auf fremden Bahnen			a. auf der eigenen Bahn	b. auf fremden Bahnen	
		Achsmeilen.		Achsmeilen.	Achsmeilen.	Achsmeilen.		Achsmeilen.
1	Badische	3 239 261	348 748	*3069*	144 466	956 445	120 298	*3859*
2	Bayerische (u. gepacht. Zwgb.)	8 156 710	in Kol. 138a	*4150*	893 632	2 084 854	in Kol. 141a	*5135*
3	Braunschweigische	761 972	263 358	*4382*	—	in Kol. 143a	" " 143b	L.R. 144
4	Hannoversche	3 659 544	241 848	*4077*	413 270	1 239 105	108 835	*5912*
5	Main-Neckar	793 949	66 348	*3296*	—	in Kol. 143a	in Kol. 143b	L.R. 144
6	Main-Weser	1 030 656	196 953	*4811*	78 840*	315 150	128 229	*7778*
7	Nassauische	864 627	29 831	*3696*	—	233 653	438	*5571*
8	Preuß. Niederschles.-Märk.	2 049 056	285 531	*4089*	519 396*	792 725	43 477	*6533*
9	" Ostbahn	3 219 112	275 740	*4660*	606 328	1 027 363	85 991	*6627*
10	" Saarbrücker (u. Trier)	199 864	215 086	*2561*	68 997	142 148	91 820	*5315*
11	" Westfälische	657 359	139 043	*4013*	115 284*	252 284	66 282	*5589*
12	Sächsische östliche							
	a. Sächsisch-Böhmische	577 969	8349				in Kol. 143b	
	b. Sächsisch-Schlesische	775 101	34 874	*4523*	in Kolonne 143a mitenthalten.	in Kolonne 143a mitenthalten.	" " 143b	in Kolonne 144 mitenthalten.
	c. Tharandt-Freiberger	82 403	41 154				" " 143b	
13	Sächsische westliche							
	a. Niedererzgebirgische	962 515	24 978				in Kol. 143b	
	b. Obererzgebirgische	235 853	—	*5690*			—	
	c. Sächsisch-Bayerische	1 435 194	101 205				in Kol. 143b	
14	Württembergische	3 801 342	43 299	*4272*	295 346	1 140 464	32 205	*9457*
	II. Privatbahnen							
	a) unter Staatsverwaltg.							
15	Aach.-Düss. a. Aach.-Düsseld. / Ruhrorter b. Ruhrort-Crf.	755 349	6431	*4031*	126 294	241 053	405	*5488*
16	Bergisch-Märkische	1 648 796	30 633	*5265*	in Kol. 141	714 719	84 180	*6241*
17	a. Löbau-Zittauer	129 146	4420	*3515*	" " 143a	in Kol. 143a	in Kol. 143b	L.R. 144
	b. Zittau-Reichenberger	107 674	1298	*3892*	" " 143a	" " 143a	" " 143b	" " 144
18	a. Oberschlesische / b. Breslau-Posen-Glogauer	1 096 816	295 928	*3439*	327 839	886 435	97 792	*8341*
19	Stargard-Posener	279 389	164 771	*3219*	106 503	151 975	50 585	*4220*
20	Rhein-Nahe-E.	204 526	224 760	*5366*	60 171	79 446	51 638	*8193*
21	Wilhelms-Bahn	284 587	11 119	*3943*	33 953	144 526	—	*4818*
	b) in Privatverwaltung.							
22	Aachen-Mastrichter	272 259	1956	*3809*	—	103 441	—	*4310*
23	Alberts-Bahn	211 650	4645	*4807*	—	—	—	—
24	a. Altona-Kieler	449 850	47 227	*4011*	in Kol. 143a	in Kol. 143a	in Kol. 143b	L.R. 144
	b. Rendsburg-Neumünster	98 102	in Kol. 138a	*4671*	22 659	27 792	" " 141a	*6948*
25	Aussig-Teplitzer	49 426	186	*827*	—	31 334	—	*5222*
26	Bayerische Ostbahnen	2 429 472*	102 058*	*3995**	292 259	in Kol. 139a	in Kol. 139b	L.R. 139
27	Berlin-Anhaltische	1 116 621	271 657	*4047*	227 297	30 095	77 635	*7465*
28	a. Berlin-Hamburger / b. Hamburg-Bergedorfer	1 752 049	16 952	*4095*	167 446	494 852	641	*8258*
29	Berlin-Potsdam-Magdebg.	886 203	488 197	*3905*	438 465	in Kol. 141a	in Kol. 143b	L.R. 144

Transportmittel im Betriebsjahre 1863.

(Forts.) B. Wagen.

143		144	145	146	147			
Die Güterwagen (incl. Equipage- und Viehwagen) haben durchlaufen		Jede Güterwagen-Achse hat durchschnittlich zurückgelegt	Die Arbeitswagen haben auf der Bahn durchlaufen	Zusammen haben die eigenen Wagen zurückgelegt	Fremde haben auf der Bahn durchlaufen			
a. auf der eigenen Bahn	b. auf fremden Bahnen				a. Personenwagen	b. Gepäckwagen	c. Güterwagen (incl. Equipage- und Viehwagen)	
Achsmeilen.		Achsmeilen.	Achsmeilen.	Achsmeilen	Achsmeilen.	Achsmeilen.	Achsmeilen.	
6 060 886	2 177 802	*1912*	-	**13 047 906**	293 107	122 302	1 221 291	1
21 968 231	in Kol. 143a	*1999*	—	**33 103 427**	in Kol. 147c	in Kol. 147c enth.	6 831 224	2
1 857 739	3 316 778	*2651*	—	**6 199 847**	485 384		4 236 854	3
10 683 059	7 214 502	*2139*	494 355	**24 054 518**	in Kol. 147c		6 228 725*	4
548 803	556 380	*1935*	—	**1 965 480**	74 450		882 825	5
1 000 448	911 660	*1680*	25 904	**3 609 000**	222 800	138 881	2 200 632	6
880 156	398 085	*1278*	—	**2 406 790**	—	—	230 460	7
10 143 207	5 151 619	*2682*	551 972	**19 017 587***	358 238	115 727	8 465 175	8
6 779 312	1 780 408	*1810*	619 346	**14 393 600**	221 388	2522	2 439 977	9
1 164 734	4 659 172	*1707*	86 319	**6 628 140**	212 464	68 302	1 711 338	10
1 028 448	1 296 086	*1500*	123 125	**3 677 911**	91 356	63 711	1 919 804	11
934 493	793 590		4238	**2 318 639**	24 303	in Kol. 147c	632 365	12a
2 042 648	780 563	*1913*	47 333	**3 680 519**	59 849	147c	1 973 241	- b
313 001	308 224		89	**744 871**	5147	—	67 043	- c
3 401 959	2 144 240		72 248	**6 605 940**	21 267	in Kol. 147c	876 600	13a
1 004 640	—	*2169*	4464	**1 244 957**	—	—	—	- b
9 396 272	3 216 363		27 994	**14 177 028**	103 026	in Kol. 147c	1 314 900	- c
5 698 833	443 779	*1431*	—	**11 455 268**	62 366	35 152	1 656 112	14
1 633 594	832 436	*1083*	16 249	**3 611 811**	—	—	537 134	15
6 165 227	4 086 809	*1311**	152 870*	**12 883 234**	100 307	288 926*	1 962 914	16
226 277	141 219	*3062*	4695	**505 757**	2539	in Kol. 147c	304 324	17a
173 234	224 129	*1728*	1089	**507 424**	1886	" " 147c	191 386	- b
14 248 692	9 441 394	*3045*	101 529	**26 496 425**	304 627	104 398	6 232 802	18
528 002	2 050 630	*2680*	74 917	**3 406 772**	171 304	50 271	2 124 090	19
414 728	1 587 312	*1744*	17 421	**2 640 002**	183 512	85 750	1 473 194	20
1 464 286	2 007 807	*1728*	—	**3 946 278**	16 208	30	594 377	21
202 404	347 818	*720*	—	**927 878**	7026	—	467 150	22
402 474	514 848	*719*	1921	**1 135 538**	40 164	—	97 777	23
968 436	99 722	*1585*	in Kol. 143a	**1 565 235**	38 684	in Kol. 147c	272 448	24a
147 609	in Kol. 143a	*1912*	" " 143a	**296 162***	in Kol. 147c	" " 147c	180 458	- b
92 888	2425	*225*	4410	**180 669**	736	—	104 805	25
3 334 237	1 548 593	*1599*	-	**7 706 619**	87 046	in Kol. 147a	1 266 822	26
2 654 528	1 092 976	*1897*	95 035	**5 838 844**	233 190	—	2 568 497	27
4 855 512	2 936 411	*2852*	322 471	**10 546 334**	64 770	1038	2 333 358	28
1 981 390	2 543 700	*2809*	in Kol. 147a	**6 337 955**	539 472	in Kol. 147c	2 053 373	29

II. Privatbahnen. (Forts.)

(Forts.) I. Leistungen der

B. Wagen.

		138		139	140	141		142
		Die Personenwagen haben durchlaufen		Jede Personenwagen-Achse hat durchschnittlich zurückgelegt	Die Postwagen haben auf der Bahn durchlaufen	Die Gepäckwagen haben durchlaufen		Jede Gepäckwagen-Achse hat durchschnittlich zurückgelegt
		a. auf der eigenen Bahn	b. auf fremden Bahnen			a. auf der eigenen Bahn	b. auf fremden Bahnen	
		Achsmeilen.		Achsmeilen.	Achsmeilen	Achsmeilen.		Achsmeilen.
30	Berlin-Stettiner							
	a. Berlin-Stettin-Stargard	560 174	345 357	*3886*	167 841	178 898	98 245	*6159*
	b. Starg-Cöslin-Colberg	231 257	152 771	*2560*	78 840	112 388	37 956	*4176*
31	Böhmische Westbahn	395 354	—	*2471*	in Kol. 141a	190 123	—	*7922**
32	Breslau-Schweidnitz-Freib.	813 656	511	*2993*	135 851	191 597	—	*6386*
33	Brünn-Rossitzer	31 626	—	*2259*	—	in Kol. 143a	—	—
34	Buschtehrader (a. Lokom.-B. / b. Pferde-B.)	42 112* / —*	— / —	*2406* / —	— / —	10 590 / —	— / —	*1765* / —
35	Frankfurt-Hanauer	145 975	1335	*1430*	—	in Kol. 143a	in Kol. 143b	i. K. 144
36	Galizische Carl-Ludwig-B.	1 002 770	—	*4093*	—	" " 143a	—	—
37	Glückstadt-Elmshorner	60 985	771	*3431*	12 533	19 796	—	*6599*
38	Graz-Köflacher	72 264	—	*2125*	in Kol. 141	33 736	—	*2812*
39	Hessische Ludwigs-E.	895 256	274 404	*4551*	" " 143	in Kol. 143a	in Kol. 143b	i. K. 144
40	Homburger	187 285	—	*3021*	—	28 410	—	*3551*
41	Kaiser Ferdinands Nordb.	2 998 710	498 916	*4531*	—	1 164 760	8188	*4618*
42	Kaiserin Elisabeth (a. Lokom.-Bahn / b. Pferde-Bahn)	1 864 432 / 47 169	46 489 / —	*2469* / *813*	in Kol. 141 / —	614 567 / in Kol. 143a	— / —	*5487* / —
43	Köln-Mindener (u. Gießener)	2 729 849	225 454	*5325*	415 399	1 071 796	27 254	*6621*
44	Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	244 430	385 871	*3167*	—	in Kol. 134a	in Kol. 134b	i. K. 135
45	Leipzig-Dresdener	1 141 383	136 126	*4108*	164 067	167 900	—	*5597*
46	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	154 994	—	*2313*	—	—	—	—
47	Lübeck-Büchener	144 760	2840	*3785*	in Kol. 141	43 715	674	*5549*
48	Magdb.-Cöthen-Halle-Leipz.	906 301	50 122	*3344*	138 246	234 430	—	*7814*
49	a. Magdeburg-Halberstädter	445 062	66 761	*2694*	82 793	in Kol. 143a	in Kol. 143b	i. K. 144
	b. Cöthen-Bernburger	42 773	923	*1748*	—	—	—	—
50	Magdeburg-Wittenbergesche	313 688	1747	*3392*	61 908	90 396	—	*7533*
51	Mecklenburgische	555 760	8817	*4377*	109 830	201 594	75	*5171*
52	Mohacs-Fünfkirchener	53 157	—	*2658*	—	19 859	—	*3310*
53	Neisse-Brieger	78 729	1254	*2666*	in Kol. 141a	30 831	—	*3423*
54	Niederländische Rhein-E.	896 027	16 170	*2851*	67 088	360 718	457	*3926*
55	Niederschlesische Zweigbahn	122 810	36 234	*1849*	42 114	41 140	16 142	*5207*
56	a. Oesterreich. nördliche	1 583 065	373 404	*3397*	297 500	903 056	70 982	*4919*
	b. Oesterreich. südöstliche	1 707 851	186 006	*2733*	181 394	866 598	26 134	*3719*
	c. Wien-Neu-Szönyer	265 836	54 869	*1782*	—	108 944	16 928	*2421*
57	Oppeln-Tarnowitzer	58 264	683	*3930*	—	59 360	42	*4950*
58	a. Pfälzische Ludwigsbahn	801 945	226 895	*4323*	—	278 306	51 774	*5001*
	b. Pfälzische Maximiliansb.	148 892	171 541	*4450*	—	60 141	7010	*4197*
59	Rheinische	2 347 981	501 264	*4870*	368 598	767 890	135 990	*6321*
60	a. Südbahn, Oesterreichische	5 614 922	93 542	*3225*	507 739*	1 522 436	31 974	*5253**
	b Nordtiroler	270 041	297	*2182*	14 600	30 828	—	*1401*
	c. Venetianische u. Südtirol	2 335 048	—	*3654*	336 506	420 598	—	*2337*
61	Süd-Norddeutsche	393 520	10 250	*2294*	—	68 947	—	*2652*
62	Taunus-Bahn	615 835	—	*2111*	—	132 687	—	*3159*
63	Theiß-Bahn	1 134 258	7844	*2625*	196 795	287 217	81	*2374*
64	Thüringische	1 498 034	364 466	*5857*	176 095	350 558	156 148	*6496*
65	Werra-E	364 344	11 419	*3131*	58 400	167 102	26 700	*5383*

143		144	145	146	147			
Transportmittel im Betriebsjahre 1863.								
(Forts.) B. **Wagen.**								
Die Güterwagen (incl. Equipage- und Viehwagen) haben durchlaufen		Jede Güterwagen-Achse hat durchschnittlich zurückgelegt	Die Arbeitswagen haben auf der Bahn durchlaufen	Zusammen haben die eigenen Wagen zurückgelegt	Fremde			
a. auf der eigenen Bahn	b. auf fremden Bahnen				a. Personenwagen	b. Gepäckwagen	c. Güterwagen (incl. Equipage- und Viehwagen)	
Achsmeilen.		Achsmeilen.	Achsmeilen.	Achsmeilen.	haben auf der Bahn durchlaufen Achsmeilen.			
1 110 026	793 205	*2038*	124 805	**3 378 550**	354 097	93 093	1 722 580	30a
437 343	924 180	*1912*	—	**1 974 735**	207 477	43 407	343 017	- b
1 095 298	455 325	*984*	—	**2 136 160**	—	—	67 130	31
2 242 077	782 733	*1478*	—	**4 166 425**	319	—	779 537	32
147 349	16 422	*836*	—	**195 397**	—	—	70 752	33
123 003	3257	*535*	—	**178 962***	—	—	349 963	34a
—	—	—	—	**—***	—	—	—	- b
105 859	12 204	*1135*	—	**265 373**	222 617	in Kol. 147c	554 535	35
4 453 136	3 525 662	*2668*	—	**8 981 568**	—	—	2 191 273	36
34 173	54 428	*1342*	21 166	**203 852**	837	—	36 780	37
148 006	19 633	*590*	—	**273 639**	—	—	161 160	38
1 157 877	1 398 658	*1837*	346 000	**4 072 195**	474 564	in Kol. 147c	1 552 650	39
11 017	4734	*394*	—	**231 446**	—	—	13 995	40
17 319 050	6 842 850	*2096*	—	**28 832 474**	529 792	—	8 178 854	41
4 755 916	1 156 006	*1888*	—	**8 437 410**	55 682	—	607 510	42a
1 102 631	—	*678*	—	**1 149 800**	—	—	—	- b
12 910 288	6 189 859	*1650*	818 087	**24 387 986**	765 090*	364 929*	9 698 402	43
629 694	981 026	*2581*	—	**2 241 021**	336 764	in Kol. 147a	2 031 148	44
2 636 109	2 508 775	*2458*	—	**6 754 360**	171 306	—	2 641 922	45
1200	—	*600*	2400	**158 594**	—	—	18 432	46
292 731	303 960	*1562*	—	**788 680**	5935	in Kol. 147a	192 538	47
1 968 854	1 800 941	*1488*	—	**5 098 894**	60 610	11 712	2 381 234	48
962 138	2 632 395	*2880*	—	**4 189 149**	226 492	—	1 704 476	49a
99 860	55 816	*845*	—	**199 372**	1837	—	49 336	- b
534 349	399 867	*1899*	—	**1 401 955**	7150	—	676 287	50
680 616	516 834	*1590*	—	**2 073 526**	4208	—	141 489	51
791 504	—	*1775*	14 869	**879 389**	—	—	—	52
97 440	288 664	*2312*	—	**496 918**	1580	—	201 715	53
2 322 273	2 262 078	*2590*	225 847	**6 150 658**	—	—	214 759	54
126 114	334 073	*1856*	17 829	**736 456**	39 833	15 798	395 447	55
6 811 449	3 364 537	*1512*	104 707	**13 508 700**	587 879	2655	2 832 307	56a
8 977 026	2 843 688	*1331*	122 215	**14 910 912**	52 357	4043	2 336 459	- b
1 248 689	112 813	*885*	9904	**1 817 983**	80 816	34 060	277 614	- c
304 063	426 737	*2100*	—	**849 149**	—	—	87 247	57
2 817 087	1 824 289	*1620*	—	**6 000 296**	214 162	34 902	2 017 373	58a
113 225	1 322 699	*1836*	—	**1 823 508**	99 935	15 636	667 541	- b
2 671 237	1 542 156	*1147*	133 300	**8 468 416**	298 253	71 234	2 166 609	59
15 831 624	1 982 266	*1723*	461 564	**26 046 067**	39 420	7884	695 368	60a
216 266	106 139	*1321*	10 000	**648 171**	1916	—	53 402	- b
3 864 146	—	*1463*	37 956	**6 994 254**	—	—	—	- c
888 905	519 858	*1508*	—	**1 881 480**	706	—	588 890	61
266 679	304 834	*1317*	—	**1 320 035**	—	—	128 161	62
2 608 815	1 028 276	*1465*	104 226	**5 367 512**	9355	—	1 600 887	63
2 564 712	2 548 472	*1985*	111 207	**7 769 692**	463 085	220 734	3 075 560	64
505 212	736 626	*2105*	7155	**1 876 958***	—	—	802 170	65

	I. Staatsbahnen.	148			149			150
								I. Leistungen der
					(Forts.) B. Wagen.			(Forts.)
		Eigene u. fremde Personenwagen haben auf der Bahn zurückgelegt			Eigene und fremde Gepäckwagen haben auf der Bahn zurückgelegt			Eigene und fremde Güterwagen (incl. Equipage- und Viehwagen) haben auf der Bahn zurückgelegt
		a.	b.		a.	b.		a.	b.	
		überhaupt	pro Meile Bahnlänge	pro Kilometer Bahnlänge	überhaupt	pro Meile Bahnlänge	pro Kilometer Bahnlänge	überhaupt	pro Meile Bahnlänge	pro Kilometer Bahnlänge
		Achsmeilen.	Achsmeilen.		Achsmeilen.	Achsmeilen.		Achsmeilen.	Achsmeilen.	
1	Badische	3 532 368	51 613	6853	1 078 747	15 762	2093	7 282 177	106 402	14 127
2	Bayerische (u. gep. Zweigb.)	in Kol. 150a	—	—	in Kol. 150a	—	—	39 041 019*	235 415	31 255
3	Braunschweigische	1 247 356	46 858	6221	" " 150a	in Kol. 150b	in Kol. 150b	6 094 593	228 948	30 397
4	Hannoversche	in Kol. 150	—	—	" " 150	—	—	21 551 565*	183 200	24 326
5	Main-Neckar	868 399	74 733	9922	" " 150a	in Kol. 150b	in Kol. 150b	1 431 628	123 203	16 358
6	Main-Weser	1 253 456	47 140	6258	454 031	17 075	2267	3 201 080	120 387	15 983
7	Nassauische	864 627	34 475	4578	233 653	9316	1237	1 110 616	44 283	5887
8	Preuß. Niederschles.-Märk.	2 407 294	46 635	6192	908 452	17 599	2337	18 608 382	360 488	47 861
9	" Ostbahn	3 440 500	31 469	4178	1 029 885	9420	1251	9 219 289	84 325	11 196
10	" Saarbrücker(u.Trier)	412 328	21 415	2843	210 450	10 930	1451	2 876 072	149 375	19 832
11	" Westfälische	748 715	27 628	3668	315 995	11 660	1518	2 948 252	108 792	14 444
12	Sächsische östliche									
	a. Sächsisch-Böhmische	602 272	69 466	9223				1 566 858	180 722	23 995
	b Sächsisch-Schlesische	834 950	61 620	8181				4 015 889	296 376	39 348
	c. Tharandt-Freiberger	87 550	24 943	3311				380 044	108 275	14 374
13	Sächsische westliche									
	a. Niedererzgebirgische	983 782	53 235	7068				4 278 559	231 524	30 739
	b. Obererzgebirgische	235 853	38 661	5133				1 004 640	164 695	21 864
	c. Sächsisch-Bayerische	1 538 220	64 066	8506				10 711 172	446 113	59 230
14	Württembergische	3 863 708	59 773	7936	1 175 616	18 187	2415	7 354 945	113 783	15 107
	II. **Privatbahnen**									
	a) unter Staatsverwaltg.									
15	Aach.-Düss. / Ruhrorter: a. Aach.-Düsseld. b. Ruhrort-Cref.	755 349	44 351	5888	241 053	14 154	1880	2 170 728	127 457	16 922
16	Bergisch-Märkische	1 749 103	38 374*	5095*	1 003 645	22 019*	2923*	8 128 141	172 902*	22 956*
17	a. Löbau-Zittauer	131 685	29 198	3877	in Kol. 150a	in Kol. 150b	in Kol. 150b	530 601	117 650	15 620
	b. Zittau-Reichenberger	109 560	30 862	4097	" " 150a	" " 150b	" " 150b	364 620	102 709	13 636
18	a. Oberschlesische / b. Breslau-Posen-Glogauer	1 401 443	23 401*	3107	990 833	16 547*	2197	20 481 494	332 708	44 173
19	Stargard-Posener	450 693	19 916	2644	202 246	8937	1186	2 652 092	117 193	15 559
20	Rhein-Nahe-E.	388 038	24 222	3216	165 196	10 312	1369	1 887 922	117 848	15 646
21	Wilhelmsbahn	300 795	12 822	1702	144 556	6162	818	2 058 663	87 752	11 651
	b) in Privatverwaltung.									
22	Aachen-Mastrichter	279 285	22 523	2990	103 441	8342	1107	669 554	53 996	7169
23	Albertsbahn	251 814	139 124*	18 475*	—	—	—	500 251	97 896	12 997
24	a Altona-Kieler	488 534	34 697	4607	in Kol. 150a	in Kol. 150b	in Kol. 150b	1 240 884	88 131	11 701
	b. Rendsburg-Neumünster	—	—	—	—	—	—	—	—	—
25	Aussig-Teplitzer	50 162	20 728	2753	31 334	12 918	1719	197 693	81 691	10 846
26	Bayerische Ostbahnen	2 516 518*	41 803	5550	in Kol. 148a	in Kol. 148b	in Kol. 148b	4 601 059	76 429	10 147
27	Berlin-Anhaltische	1 349 811	28 477	3781	303 095	6394	849	5 223 025	110 190	14 630
28	a. Berlin-Hamburger / b. Hamburg-Bergedorfer	1 816 819	45 810	6082	495 890	12 504	1660	7 188 870	181 262	24 066
29	Berlin-Potsdam-Magdebrg.	1 425 675	72 973	9690	in Kol. 150a	in Kol. 150b	in Kol. 150b	4 034 763	206 520	27 419

Transportmittel im Betriebsjahre 1863.

(Forts.) B. Wagen.

151		152		153		154	155	
Die eigenen und fremden Personen-, Gepäck- und Güter-2c. Wagen, sowie die Post- und Arbeitswagen haben auf der Bahn zurückgelegt		Größte von einer		Größte von einem		An Miethe		
a. überhaupt Achsmeilen.	b. pro Meile Bahnlänge Achsmeilen.	a. eisernen	b. stählernen	a. eisernen	b. stählernen	für fremde Wagen sind gezahlt Thlr.	für die eigenen, auf fremden Bahnen benutzten Wagen sind eingenommen Thlr.	
		Achse (seit der Anschaffung) zurückgelegte Meilenzahl.		Radreifen				
12 037 758	175 888	23 353	—	—	—	—	51 753	75 315	1
39 934 651	240 802	31 971	—	—	—	—	179 941	4995	2
7 341 949	275 806	36 618	—	—	—	—	137 361	120 161	3
22 718 058	193 115	25 643	—	—	—	—	185 059	230 304	4
2 300 027	197 936	26 280	—	—	—	—	20 381	12 714	5
5 013 311	188 541	25 032	—	—	—	—	52 929	22 074	6
2 208 896	88 074	11 695	12 476	—	11 835	12 474	5714	13 357	7
22 948 370*	441 563	59 023	91 762	77 126	—	27 665	181 207	122 620	8
14 915 348	136 425	18 113	45 527	32 429	39 018	31 712	69 710	60 095	9
3 654 166	189 787	25 198	—	—	—	—	90 578	156 716	10
4 251 371	156 877	20 829	35 700	—	24 000	—	48 924	34 012	11
2 173 368	250 677	33 283	—	—	—	—	11 311	17 869	12a
4 898 172	361 489	47 993	—	—	—	—	49 873	17 868	- b
467 683	133 243	17 688	—	—	—	—	1320	7748	- c
5 334 589	288 668	38 326	—	—	—	—	22 984	55 204	13a
1 244 957	204 091	27 094	—	—	—	—	—	—	- b
12 277 386	511 345	67 891	—	—	—	—	37 859	86 083	- c
12 689 615	196 312	26 064	—	—	—	—	55 765	17 631	14
3 309 673*	194 332	25 800	46 968	—	16 229	34 831	6061	13 912	15a
							3667	6956	- b
11 033 759	234 711*	31 162*	—	—	—	—	65 732	101 882	16
666 981	147 889	19 634	—	—	—	—	8202	3773	17a
473 269	133 879	17 774	—	—	—	—	5411	5852	- b
23 303 138*	378 484	50 250	54 166	38 182	41 759	39 096	173 452	240 492	18a
							59 682	69 580	- b
3 486 451	154 063	20 454	47 668	5859	34 789	5859	56 264	57 996	19
2 518 748	157 225	20 874	—	—	—	—	58 429	52 389	20
2 537 967	108 183	14 363	23 570	—	7495	18 744	15 437	46 927	21
1 032 280	84 862	11 266	53 192	—	47 657	5535	10 152	9788	22
753 986	147 551	19 590	9500	13 060	9000	12 400	4471	13 128	23
1 729 418	122 828	16 308	34 567	25 495	25 000	—	10 056	4639	24a
271 378	58 740	7798	22 397	—	21 622	—	—	—	- b
283 599	117 189	15 559	31 786	—	31 786	—	9316	—	25
7 409 836	123 087	16 342	—	—	—	—	6244	30 649	26
7 198 263	151 862	20 162	77 833	73 876	36 447	34 419	69 070	27 398	27
9 991 496	251 928	33 447	—	—	—	—	33 688	48 505	28
5 898 903	301 935	40 087	48 870	19 930	38 683	21 776	93 720	102 364	29

	II. Privatbahnen. (Forts.)	148 (Forts.) B. Wagen. Eigene u. fremde Personenwagen haben auf der Bahn zurückgelegt			149 (Forts.) Eigene und fremde Gepäckwagen haben auf der Bahn zurückgelegt			150 I. Leistungen der Eigene und fremde Güterwagen (incl. Equipage- und Viehwagen) haben auf der Bahn zurückgelegt		
		a. überhaupt Achsmeilen.	b. pro Meile Bahnlänge Achsmeilen.	b. pro Kilometer Bahnlänge Achsmeilen.	a. überhaupt Achsmeilen.	b. pro Meile Bahnlänge Achsmeilen.	b. pro Kilometer Bahnlänge Achsmeilen.	a. überhaupt Achsmeilen.	b. pro Meile Bahnlänge Achsmeilen.	b. pro Kilometer Bahnlänge Achsmeilen.
30	Berlin-Stettiner									
	a. Berlin-Stettin-Stargard	914 271	40 652	5397	271 997	12 094	1606	2 832 606	125 950	16 722
	b. Stargard-Cöslin-Colberg	438 734	19 243	2555	155 795	6833	907	780 360	34 226	4544
31	Böhmische Westbahn . .	395 354	14 829	1969	190 123	7131	947	1 162 428	43 602	5789
32	Breslau-Schweidnitz-Freib.	813 975	35 552	4721	191 597	8368	1111	3 021 614	131 977	17 524
33	Brünn-Rossitzer	31 626	8433	1120	i. Kol. 150a	i. Kol. 150b	i. Kol. 150b	218 101	58 160	7722
34	Buschtěhrader { a. Lokom.-B. / b. Pferde-B.	42 112	5931	787	10 590	1492	198	472 966	66 615	8844
		—	—	—	—	—	—	—	—	—
35	Frankfurt-Hanauer . . .	368 592	67 508	8962	i. Kol. 150a	i. Kol. 150b	i. Kol. 150b	660 394	120 951	16 058
36	Galizische Carl-Ludwig-B. .	1 002 770	21 422	2844	" " 150a	" " 150b	" " 150b	6 644 409	141 944	18 848
37	Glückstadt-Elmshorner . .	61 822	13 738	1824	19 796	4399	584	70 953	15 767	2093
38	Graz-Köflacher	72 264	13 609	1807	33 736	6353	843	309 166	58 223	7730
39	Hessische Ludwigs-E. . .	1 360 820	56 163	7457	i. Kol. 150a	i. Kol. 150b	i. Kol. 150b	2 710 527	111 133	14 755
40	Homburger.	187 285	77 712	10 317	28 410	11 788	1565	25 012	10 378	1378
41	Kaiser Ferdinands Nordb.	3 528 502	43 920	5831	1 164 760	14 498	1925	25 497 904	317 375	42 136
42	Kaiserin Elisabeth { a. Lokomot.-B. / b. Pferde-B.	1 920 114	33 728	4477	614 567	10 795	1433	5 363 426	94 210	12 508
		47 169	2715	361	i. Kol. 150a	i. Kol. 150b	i. Kol. 150b	1 102 631	63 480	8428
43	Köln-Mindener (u. Gießener).	3 494 939	50 730	6735	1 436 725	20 854	2768	22 608 690	328 171	43 570
44	Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	581 194	29 338	3895	i. Kol. 149a	i. Kol. 149b	i. Kol. 149b	2 660 842	134 318	17 833
45	Leipzig Dresdener . . .	1 312 689	79 413	10 544	167 900	10 158	1349	5 278 031	319 300	42 391
46	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth).	154 994	193 743	25 704	—	—	—	19 632	24 540	3255
47	Lübeck-Büchener	150 695	23 920	3176	43 715	6939	921	485 269	77 027	10 227
48	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	966 911	49 944	6631	246 142	12 714	1688	4 350 088	224 695	29 832
49	a. Magdeburg-Halberstädter	671 554	57 447	7627	i. Kol. 150a	i. Kol. 150b	i. Kol. 150b	2 666 614	228 111	30 285
	b. Cöthen-Bernburger . .	44 610	16 222*	2154*	—	—	—	149 196	37 299	4952
50	Magdeburg-Wittenbergesche	320 838	22 436	2979	90 396	6321	839	1 210 636	84 660	11 240
51	Mecklenburgische	559 968	29 059	3858	201 594	10 461	1389	822 105	42 662	5664
52	Mohacs-Fünfkirchener . .	53 157	6579	873	19 859	2458	326	791 504	97 958	13 005
53	Neisse-Brieger	80 309	12 995	1725	30 831	4989	662	299 155	48 407	6426
54	Niederländische Rhein-E. .	896 027	38 555	5119	360 718	15 521	2061	2 537 032	109 171	14 494
55	Niederschlesische Zweigbahn	162 643	17 120	2273	56 938	5993	796	521 561	54 901	7289
56	a. Oesterr. nördliche . .	2 170 944	34 841	4626	905 111	14 526	1928	9 643 756	154 771	20 549
	b. Oesterr. südöstliche . .	1 760 208	19 102	2536	870 641	9448	1255	11 313 485	122 772	16 300
	c. Wien-Neu-Szönyer . .	346 652	16 562	2199	143 004	6832	907	1 526 303	72 924	9682
57	Oppeln-Tarnowitzer . . .	58 264	5757	764	59 360	5866	779	391 310	38 667	5134
58	a. Pfälzische Ludwigsbahn	1 016 107	51 658	6866	313 208	15 923	2116	4 834 460	245 778	32 636
	b. Pfälzische Maximiliansb.	248 827	40 030	5315	75 777	12 191	1618	780 766	125 606	16 676
59	Rheinische	2 646 234	57 352	7614	839 124	18 186	2414	4 837 846	104 851	13 921
60	a. Südbahn, Oesterreichische	5 654 342	36 938	4906	1 530 320	9997	1327	16 526 992	107 963	14 334
	b. Nordtiroler.	271 957	27 893	3703	30 828	3162	420	269 668	27 658	3672
	c. Venetianische u. Südtirol.	2 335 048	33 578	4458	420 598	6048	803	3 864 146	55 567	7377
61	Süd-Norddeutsche . . .	394 226	15 058	1999	68 947	2633	349	1 477 795	56 447	7494
62	Taunus-Bahn.	615 835	91 642	12 166	132 687	19 745	2622	394 840	58 756	7805
63	Theiß-Bahn	1 143 613	14 792	1964	287 217	3715	493	4 209 702	54 452	7229
64	Thüringische	1 961 119	52 633	6988	571 292	15 333	2036	5 640 272	151 376	20 098
65	Werra-E.	364 344	16 093	2136	167 102	7381	980	1 307 382	57 716	7667

151			152		153		154	155	
Transportmittel im Betriebsjahre 1863.									
(Forts.) B. **Wagen.**									
Die eigenen und fremden Personen-, Gepäck- und Güter-ꝛc. Wagen, sowie die Post- und Arbeitswagen haben auf der Bahn zurückgelegt			Größte von einer Achse (seit der Anschaffung) zurückgelegte Meilenzahl.		Größte von einem Radreifen (seit der Anschaffung) zurückgelegte Meilenzahl.		An Miethe		
a. überhaupt Achsmeilen.	b. pro Meile Bahnlänge Achsmeilen.	b. pro Kilometer Bahnlänge Achsmeilen.	a. eisernen	b. stählernen	a. eisernen	b. stählernen	für fremde Wagen sind gezahlt. Thlr.	für die eigenen, auf fremden Bahnen benutzten Wagen sind eingenommen. Thlr.	
4 311 520	191 708	25 453	22 191	51 589	37 720	38 890	30 463	20 228	30a
1 453 729	63 760	8465	20 616	—	20 616	10 400	11 254	19 757	- b
1 747 905	65 563	8705	14 817	—	4100	—	4209	20 386	31
4 163 037	181 832	24 144	25 000	6500	—	—	19 530	20 338	32
249 727	66 594	8842	—	—	—	—	2196	624	33
525 668*	74 038	9830	—	—	—	—	23 061*	234*	34a
—*	—	—	—	—	—	—	—*	—*	- b
1 028 986*	188 459	25 020	—	—	—	—	14 753	1323	35
7 647 179	163 366	21 691	—	—	—	—	34 889	43 815	36
186 270	11 393	5496	—*	—	—	—	43	539	37
415 166	78 186	10 380	—	—	—	9400	11 645	1336	38
4 426 347	181 486	24 095	—	—	—	—	8065	3270	39
240 707	99 878	13 262	—	—	—	—	167	14	40
30 191 166	375 793	48 893	—	—	—	—	62 888	78 171	41
7 898 107	138 733	18 119	—	—	—	—	—	—	42a
1 149 800	66 195	8789	—	—	—	—	—	—	- b
28 773 840	417 660	55 451	42 373	45 746	—	—	304 371	208 635	43
3 242 036	163 656	21 728	—	—	—	—	56 780	30 713	44
6 922 687	418 795	55 604	—	—	—	—	87 723	69 135	45
177 026	221 283	29 358	104 990	—	77 600	4979	—	—	46
679 679	107 885	14 324	83 037	25 502	33 000	—	4986	7737	47
5 701 387	294 493	39 099	53 431	13 012	46 346	13 012	40 103	31 032	48
3 420 961	292 640	38 852	32 309	19 515	28 579	7703	62 982	92 194	49a
193 806	48 451	6433	—	—	—	—	3122	2940	- b
1 683 778	117 747	15 633	58 260	24 220	—	—	16 796	11 178	50
1 693 497	87 882	11 668	51 424*	—	—	—	3664	13 198	51
879 389	108 835	14 449	30 429	—	—	—	—	—	52
410 295	66 391	8814	—	—	—	—	5149	7298	53
4 086 712	175 848	23 347	—	—	—	—	7146	70 662	54
801 085	84 325	11 196	39 579	—	10 051	—	10 282	8502	55
13 122 018	210 592	27 960	—	—	—	—	2676	43 092	56a
14 247 943	151 617	20 527	—	—	—	—	39	1530	- b
2 025 863	96 792	12 851	—	—	—	—	854	-	- c
508 934	50 290	6677	28 140	—	28 140	—	2194	10 808	57
6 163 775	313 359	41 618	49 000	—	42 000	—	—	—	58a
1 105 370	177 827	23 609	2700	—	2700	—	-	—	- b
8 825 102	191 268	25 394	37 560	38 350	14 000	25 000	21 383	37 911	59
21 680 957	161 229	21 406	—	—	—	—	—	—	60a
597 053	61 236	8129	—	—	—	—	—	1877	- b
6 994 254	100 579	13 353	49 547	—	34 237	16 152	10 223	8506	- c
1 940 968	74 139	9845	—	—	—	—	506	3509	61
1 143 362	170 143	22 587	—	—	—	—	4839	12 535	62
5 941 553	76 854	10 203	—	—	—	—	36 042	38 933	63
8 459 985	227 053	30 145	56 080	31 998	56 080	31 998	74 274	65 559	64
1 904 383	84 116	11 168	45 000	—	45 000	—	21 229	20 785	65

	I. Staatsbahnen.	156	157	158	159	160	161	162			
		II. Personen- und									
		A. Im Betriebsjahre 1863									
		Personen				Personen zu ermäßigten Fahrpreisen (Militairs, Auswanderer, mit Extrazügen u. s. w.)	Ueberhaupt Personen.	Davon			
		in der I. Klasse.	in der II. Klasse.	in der III. Klasse.	in der IV. Klasse.			a. im Binnenverkehre abgegangen und angekommen. Personen.	b. im direkten abgegangen nach Stationen fremder Bahnen. Personen.	c. Verkehre angekommen von fremder Bahnen.	d. im Durchgangs-Verkehre befördert. Pers.
1	Badische	79 798	847 791	4 515 929	—	34 278	5 477 796	4 790 822	316 012	325 850	45 112
2	Bayerische (u. gep. Zweigb.)	36 272	889 077	4 135 947	—	19 880	5 081 176	4 976 084*	L. Rol. 162a	93 939	11 153
3	Braunschweigische	14 831	233 152	836 682	—	28 253	1 112 918	757 741	111 483	102 314	141 380
4	Hannoversche	41 734	478 706	1 876 284	—	50 492	2 447 216	2 238 892	208 324	L. Rol. 162b	L. Rol. 162d
5	Main-Neckar	32 878	248 769	799 702	—	7076	1 088 425	857 541	102 790	98 207	29 887
6	Main-Weser	13 359	155 111	620 616	—	28 790	817 876	709 717	43 907	46 933	17 319
7	Nassauische	26 393	242 623	849 001	—	28 971	1 146 988	1 023 919	62 038	55 545	5486
8	Preuß. Niederschles.-Märk.	21 899	235 188	573 593	927 720	36 794	1 795 194	1 549 925	114 417	130 852	L. Rol. 162d
9	" Ostbahn	17 437	347 108	633 503	859 315	133 146	1 990 509	1 767 785	108 007	100 857	13 860
10	" Saarbrücker (u. Trier)	8082	91 542	519 092	282 751	21 453	922 920	693 483	105 990	109 458	13 989
11	" Westfälische	4534	59 333	211 087	450 059	28 177	753 190	670 696		65 587	16 907
12	Sächsische östliche										
	a. Sächsisch-Böhmische	9218	134 624	484 549	—	5210	633 601*	578 195		55 406	L. Rol. 162c
	b. Sächsisch-Schlesische	4419	136 602	614 936	—	23 141	779 098*	691 321		87 777	" " 162c
	c Thorandt-Freiberger	418	25 943	159 944	—	4854	191 159*	91 058		100 101	—
13	Sächsische westliche										
	a. Niedererzgebirgische	3995	176 071	899 673	—	22 960	1 102 699*	1 008 797		93 902	L. Rol. 162c
	b. Obererzgebirgische	1912	45 875	213 519	—	3053	264 359*	259 012		5347	—
	c. Sächsisch-Bayerische	6956	206 084	909 245	—	11 426	1 133 711*	1 092 076		41 635	L. Rol. 162c
14	Württembergische	49 290	894 212	3 536 876	—	2419	4 482 797	—	—	—	—
	II. Privatbahnen										
	a) unter Staatsverwaltg.										
15	Aach.-Düss. { a. Aach.-Düsseld.	10 577	189 667	382 363	513 588	2481	1 098 676	776 636	L. Rol. 162c	322 040	—
	Ruhrorter { b. Ruhrort-Cref.	2878	96 463	199 417	280 896	1547	581 201	442 457	" " 162c	138 744	L. Rol. 162c
16	Bergisch-Märkische	13 932	358 007	1 305 052	1 879 570	17 743	3 574 304	3 454 829	56 992	61 688	795
17	a. Löbau-Zittauer	351	23 305	158 291	—	3234	185 181*	144 392	L. Rol. 162c	40 789	L. Rol. 162c
	b. Zittau-Reichenberger	259	20 110	123 497	—	179	144 045	138 558	" " 162c	5487	" " 162c
18	a. Oberschlesische	7919	157 790	309 789	378 536	61 502	915 536	802 960	110 416	L. Rol. 162b	2160
	b. Breslau-Posen-Glogauer	3692	59 868	243 664	125 579	57 233	490 036	446 545	43 491	" " 162b	—
19	Stargard-Posener	2294	44 228	112 633	108 824	60 633	328 612	205 978	107 344	" " 162b	15 290
20	Rhein-Nahe-E	14 282	86 331	368 357	111 704	20 156	600 830	410 184	87 010	84 952	18 651
21	Wilhelms-Bahn	2301	39 932	92 407	180 068	2532	317 240	282 623	17 744	15 169	1701
	b) in Privatverwaltung.										
22	Aachen-Mastrichter	13 994	81 913	262 582	—	30 191	388 680	259 764	60 467	67 402	1047
23	Albertsbahn	1443	66 082	338 389	—	5395	411 309	313 209	44 747	53 353	—
24	a. Altona-Kieler	3473	58 887	499 194	—	6327	567 881	501 372	L. Rol. 162c	56 509	L. Rol. 162c
	b. Rendsburg-Neumünster	560	12 012	106 799	—	475	119 846	119 846*	" " 162a	L. Rol. 162a	" " 162a
25	Aussig-Teplitzer	2854	31 018	126 206	—	1351	161 429	161 429	" " 162a	" " 162a	—
26	Bayerische Ostbahnen	6403	201 473	1 511 914	—	34 700	1 754 490	1 736 653	6863	5953	5021
27	Berlin-Anhaltische	10 639	173 311	654 427	—	45 194	{876 975 / 6596*}	720 733	82 195	79 585	1058
28	a. Berlin-Hamburger	11 369	232 792	594 925	194 813	88 408	1 122 307	938 925	80 616	93 094	9672
	b. Hamburg-Bergedorfer	5946	114 703	234 710	27 370	—	382 729	—	—	—	—
29	Berlin-Potsdam-Magdebrg	27 293	238 533	700 198	116 477	63 436	1 145 937	1 027 147	L. Rol. 162c	118 790	L. Rol. 162c

in Kolonne 162c enthalten

163	164		165	166				167	168			

Güter = Verkehr.

wurden befördert:

Reisegepäck überhaupt.	Davon sind: a. Gepäck-Ueberfracht.	b. Freigewicht.	Hunde (der Reisenden).	Eilgüter a. im Binnenverkehre aufgegeben (und angekommen).	b. im direkten aufgegeben nach Stationen fremder Bahnen.	c. Verkehre angekommen von	d. im Durchgangs-Verkehre befördert	Postgüter.	Frachtgüter der Normalklasse (und sperrige) a. im Binnenverkehre aufgegeben (und angekommen).	b. im direkten aufgegeben nach Stationen fremder	c. Verkehre angekommen von Bahnen.	d. im Durchgangs-Verkehre befördert.	
Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Anz.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	
238 742	218 280	20 462	23 473	135 801	86 245	77 379	41 111	64 318	767 042*	753 580	560 191	317 110	1
249 593	249 593	—*	38 395	201 266	66 887	82 873	25 312	—	1 597 912*	766 075	964 743	392 343	2
165 468	—	—	2775	28 641	24 921	27 676	113 948	—	357 408	586 068	571 277	1 925 623	3
366 475	—	—	8421	193 418	39 119	54 741	75 000	—	7 765 431	1 794 113	938 016	1 213 478	4
80 600	80 600	—*	5589	29 689	38 170	31 280	55 125	—	372 036	605 404	431 462	834 504	5
79 928*	53 736*	26 192*	3109	22 806	19 352	25 493	40 469	—*	235 493	307 104	313 102	511 087	6
57 523	48 455	9068	2699	12 806	4320	3298	1628	227 828*	175 623	61 621	57 600	26 408	7
187 680	45 379	142 301	5278	63 431	124 916	i. Kol. 166b	5947	9087	785 344	2 159 564	in Kol. 166b	284 039	8
211 304	—	—*	7727	38 288	10 471	38 944	3153	1163*	999 806	332 055	618 489	83 253	9
42 885	wird nicht ver.	—	3980	7391	8349	13 600	10 555	—*	30 445	78 461	104 042	36 470	10
46 516	31 011	15 505	3026	11 632	i. Kol. 166c	17 398	30 592	5800	442 364	in Kolonne, 168c enthalten	325 104	347 565	11
37 030	11 302	25 728	1655	39 960	—	—	—	—*	447 285		920 669	i. Kol. 168c	12a
62 239	15 524	46 715	2301	60 634	i. Kol. 166c	19 299	i. Kol. 166c	—*	894 636		655 419	" " 168c	- b
8746	1792	6954	605	119	" " 166c	3412	—	—*	17 658		57 010	—	- c
66 122	21 838	44 284	3079	88 693	i. Kol. 166c	41 472	i. Kol. 166c	—*	853 671		584 580	i. Kol. 168c	13a
22 028	6866	15 162	1118	23 679	" " 166c	4102	—	—*	231 395		33 318	—	- b
84 468	23 017	61 451	3427	129 402	" " 166c	59 814	i. Kol. 166c	—*	1 474 604		843 508	i. Kol. 168c	- c
—	—	—	4096	222 000	67 943	53 393	" " 166c	—*	10 582 853	1 634 750	3 808 793	" " 168c	14
38 187	11 951	26 236	2918	10 180	34 795	19 756	19 277	54 937	114 139	156 197	187 161	83 906	15a
15 223	4750	10 473	873	13 247	20 437	25 425	1616	29 988	96 813	75 325	144 005	22 056	- b
87 539	29 924	57 615	6609	175 111	40 383	29 838	3503	101 122	2 844 092	390 947	374 805	60 230	16
12 851	2376	10 475	387	18 767	i. Kol. 166c	994	i. Kol. 166c	—	368 597	i. Kol. 168c	124 091	i. Kol. 168c	17a
3761	1009	2752	439	10 759	" " 166c	594	" " 166c	—	157 009	" " 168c	69 429	" " 168c	- b
67 945	22 445	45 500	1903	12 235	13 767	i. Kol. 166b	3059	—	234 709	449 556	in Kol. 168b	94 302	18a
43 777	10 266	33 511	1631	8263	8546	" " 166b	842	—	146 082	200 454	" " 168b	49 895	- b
43 508	10 108	33 400	1570	5857	9246	" " 166b	7481	—	31 393	254 970	" " 168b	211 546	19
36 939	wird nicht ver.	—	2950	4745	8962	12 491	17 365	7557	16 575	36 738	71 923	125 944	20
19 468	—	—	737	2964	3084	2825	—	—*	109 276	101 147	116 636	85 121	21
19 628	19 628	w. nicht gew.	—	29 293	19 300	45 426	2073	64	77 611	319 690	155 965	5099	22
10 590	2246	8344	1596	1512	2170	1242	—	10 046	22 774	36 041	20 969	—	23
54 321	11 234	43 087	1205	50 918	i. Kol. 166c	9308	i. Kol. 166c	—	905 988*	i. Kol. 168c	285 534	i. Kol. 168c	24a
18 415	3704	14 711	26	16 096*	" " 166a	i. Kol. 166a	" " 166a	—	285 036*	" " 168a	in Kol. 168a	" " 168a	- b
c. 60 000	—	—	—	i. Kol. 169a	" " 169a	" " 169a	—	—	in Kol. 169a	" " 169a	" " 169a	—	25
86 324	86 324	w. nicht gew.	13 642	64 481	9364	14 335	8061	—*	1 148 989	353 403	348 183	202 767	26
126 207	34 926	91 281	3775	73 684	34 156	45 770	1244	19 736	608 722	415 292	587 930	412 298	27
127 286	34 049	93 237	i. Kol. 176b	67 406	41 385	38 441	14 497	—*	1 928 757	1 528 328	808 892	201 345	28a
—	—	—	" " 176b	—	114 764	—	—	—	—	3 251 551	—	—	- b
98 326	—	—	2603	52 965	i. Kol. 166c	138 173	i. Kol. 166c	—	1 376 449	i. Kol. 168c	1 359 062	i. Kol. 168c	29

	II. Privatbahnen (Forts.)	156	157	158	159	160	161	162			
		II. Personen- und									
		A. Im Betriebsjahre 1863									
		Personen				Personen zu ermäßigten Fahrpreisen (Militaire, Auswanderer, mit Extrazügen u. s. w.)	Ueberhaupt Personen.	Davon			
		in der I. Klasse.	in der II. Klasse.	in der III. Klasse.	in der IV. Klasse.			a. im Binnenverkehre abgegangen (und angekommen). Personen	b. im direkten Verkehre abgegangen nach Stationen fremder Bahnen. Personen.	c. angekommen von fremder Bahnen.	d. im Durchgangs-Verkehre befördert. Pers.
30	Berlin-Stettiner										
	a. Berlin-Stettin-Stargard	5076	115 959	453 652	135 856	55 263	765 806	602 145	79 094	81 775	2792
	b. Stargard-Cöslin-Colberg	620	32 739	123 724	76 394	24 618	258 095	193 814	32 911	31 370	—
31	Böhmische Westbahn	5791	40 250	218 970	—	13 707	278 718	274 865	1875	1978	—
32	Breslau-Schweidnitz-Freib	4441	80 236	355 622	243 925	136 414	820 638	801 930	10 042	8666	—
33	Brünn-Rossitzer	558	9310	43 924	—	225	54 017	54 017	—	—	—
34	Buschtěhrader a. Lokom.-B.	418	8814	45 351	—	—	54 583	15 749	20 102	18 732	—
	Buschtěhrader b. Pferde-B.	2533	13 152	13 176	2062*	—	30 923	30 923	—	—	—
35	Frankfurt-Hanauer	8292	128 870	445 837	—	1540	584 539	531 744	28 522	24 273	—
36	Galizische Carl-Ludwig-B.	6525	67 962	189 807	—	64 678	328 972	309 388	11 607	7977	—
37	Glückstadt-Elmshorner	337	12 532	115 405	—	1059	129 333	56 185	36 188	36 960	—
38	Graz-Köflacher	40*	10 333	103 278	—	1041	114 692	114 692	—	—	—
39	Hessische Ludwigs-E.	38 418	399 477	1 179 330	—	59 763	1 676 988	1 271 437	181 173	196 865	27 513
40	Homburger	31 756	157 020	319 851	—	—	508 627	497 248	5689	5690	—
41	Kaiser Ferdinands Nordb.	44 032	316 785	1 102 071	—	401 163	1 864 051	1 482 874	179 392	198 197	3588
42	Kaiserin Elisabeth a. Lokomot.-B.	21 644	191 377	759 800	—	233 442	1 206 263	1 179 509	12 956	13 798	—
	Kaiserin Elisabeth b. Pferde-B.	—	1598	19 977	—	4024	25 599	25 599	—	—	—
43	Köln-Mindener (u. Gießener)	36 067	427 856	738 637	2 255 753	64 692	3 523 005	3 263 073	108 417	103 947	47 568
44	Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	7374	96 667	246 917	—	7935	358 893	251 828	107 065	i. Kol. 1620	i. Kol. 1620
45	Leipzig-Dresdener	16 531	237 908	940 476	—	33 614	1 228 529	935 413	134 776	142 175	16 165
46	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth.)	5241	171 706	670 237	—	—	847 184	847 184	—	—	—
47	Lübeck-Büchener	1379	44 220	120 455	—	1853	167 907	77 516	45 890	44 501	—
48	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	4535	131 146	841 659	—	29 023	1 006 363	902 210	22 319	50 910	30 924
49	a. Magdeburg-Halberstädter	10 982	167 611	542 004	—	31 412	755 009	514 928	240 081	i. Kol. 1620	i. Kol. 1620
	b. Cöthen-Bernburger	403	14 307	59 800	—	1628	76 138	76 138	—	—	—
50	Magdeburg-Wittenbergesche	883	30 568	139 115	—	15 438	186 304	163 958	11 219	11 127	—
51	Mecklenburgische	3368	98 644	204 339	—	15 826	322 177	246 839	39 637	35 701	—
52	Mohacs-Fünfkirchener	603	12 522	23 313	—	7212	43 650	43 650	—	—	—
53	Neisse-Brieger	1199	13 800	29 908	64 327	19 098	128 332	84 421	22 845	21 066	—
54	Niederländische Rhein-E.	102 662	227 718	607 911	—	222 580	1 160 871	1 105 974	26 380	28 259	258
55	Niederschlesische Zweigbahn	927	17 467	66 840	48 713	24 393	158 340	116 460	16 999	20 170	4711
56	a. Oesterreich. nördliche	21 629	167 694	714 545	—	310 907	1 214 775	970 495	77 609	145 158	21 513
	b. Oesterreich. südöstliche	27 928	218 349	447 548	—	198 551	892 376	569 428	144 217	174 987	3711
	c. Wien-Neu-Szönyer	3171	39 095	166 935	—	44 955	254 156	240 447	6667	7042	—
57	Oppeln-Tarnowitzer	411	5216	20 401	35 423	12 117	73 571	69 942	1640	1989	—
58	a. Pfälzische Ludwigsbahn	7220	212 064	806 210	—	29 411	1 054 905	778 622	276 283	i. Kol. 1620	i. Kol. 1
	b. Pfälzische Maximiliansb.	2972	64 886	231 323	—	11 294	310 475	294 062	16 413	" " 1620	" " 1620
59	Rheinische	262 559	945 319	1 823 843	169 663	76 080	3 277 464	2 685 781	276 992	254 727	59 964
60	a. Südbahn, Oesterreichische	84 729	689 998	2 435 750	—	376 588	3 587 065	3 340 932	113 946	132 187	—
	b. Nordtiroler	2072	30 410	205 853	—	36 893	275 228	268 171	6382	675	—
	c. Venetianische u. Südtirol.	48 729	463 785	1 137 024	—	301 802	1 951 343	1 951 343	i. Kol. 1620	i. Kol. 1620	—
61	Süd-Norddeutsche	1478	33 607	236 471	—	21 345	292 901	226 932	35 713	30 256	—
62	Taunus-Bahn	34 536	306 103	777 817	—	—*	1 118 456	1 043 059	30 409	44 988	—
63	Theiß-Bahn	7183	95 561	218 538	—	77 912	399 224	243 820	79 421	75 983	—
64	Thüringische	9591	257 892	1 026 874	—	42 692	1 337 052	1 149 167	79 052	77 054	31 779
65	Werra-E.	1814	67 918	340 216	—	6442	416 420	379 843	18 252	16 032	2293

163	164		165	166				167	168			

Güter = Verkehr.

wurden befördert:

Reisegepäck überhaupt.	Davon sind: a. Gepäck-Ueberfracht	b. Freigewicht.	Hunde (der Reisenden).	Eilgüter a. im Binnenverkehre aufgegeben und angekommen¹).	b. im direkten aufgegeben nach Stationen fremder Bahnen.	c. Verkehre angekommen von fremder Bahnen.	d. im Durchgangs-Verkehre befördert.	Postgüter.	Frachtgüter der Normalklasse (und sperrige) a. im Binnenverkehre aufgegeben (und angekommen¹).	b. im direkten aufgegeben nach Stationen fremder Bahnen.	c. Verkehre angekommen von fremder Bahnen.	d. im Durchgangs-Verkehre befördert.	
Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Anz.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	
92 752	23 580	69 172	4147	41 138	14 330	11 058	141	20 420	300 998	138 427	114 530	1452	30a
28 745	6897	21 848	1801	3313	3156	3156		6437	17 621	39 792	37 951	—	- b
22 163*	—	—	370	4650	575	1151	—	—	1 439 119	71 894	96 005	—	31
53 763	wird nicht ver.	—	2036	19 379	4218	3138	—	—	* 418 150	178 878	101 299	—	32
2055	952	1103	12	—	—	—	—	—	6870	2922	7179	—	33
4296	990	3306	10	351	84	258	—	—	95 508	17 427	34 666	—	34a
819	250	569	10	—	—	—	—	—	6057	—	—	—	- b
—	24 802	—	1707	12 323	13 535	10 777	1045	32 294	106 355	163 605	134 379	16 443	35
43 373*	13 831	29 542	426	3876	434	5990	—	—	153 019	128 976	241 206	—	36
10 433	1525	8908	131	1556	3319	3909	—	—	22 408	42 041	44 963	—	37
1605	935	670	45	904		—	—	—*	378 390*	—	—	—	38
83 100	—	w. nicht gew.	10 521	49 587	59 283	50 113	32 370	—	568 252	829 783	801 956	585 579	39
17 797	—	—	1854	6877	i. Kol. 166a	i. Kol. 166a	—	6011	37 477	in Kol. 168a	in Kol. 168a	—	40
248 926	100 084	148 812	2168	71 219	40 858	31 434	—	—	978 573	965 555	1 204 103	539 314	11
83 678	34 241	49 437	1578	73 698	7132	16 497	—	—	in Kol. 169a	in Kol. 169b	in Kol. 169c	—	42a
1352	439	913	—	695	—	—	—	—	" " 169a	—	—	—	- b
176 589	wird nicht ver.	—	7840	79 435	102 753	99 577	26 889	—*	1 911 198	1 230 997	915 573	326 727	43
62 106	—	—	1160	10 506	7072	7620	68 977	—*	134 501	139 388	130 211	944 305	44
148 280	31 030	117 250	3304	92 011	47 827	43 287	12 736	73 270	571 345	836 826	929 959	449 014	45
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	46
28 221	—	—	453	2226	11 201	30 521	—	—	16 158	253 719	594 692	—	47
97 230	23 157	74 073	1987	96 510	40 914	39 112	16 503	17 910	851 685	479 664	576 602	473 684	48
115 291	—	—	2540	65 843	131 433	i. Kol. 166b	i. Kol. 166b	—	1 552 657	3 174 057	in Kol. 169b	i. Kol. 169b	49a
7718	1924	5794	240	7355	—	—	—	710	88 769	—	—	—	- b
25 866	—	—	1276	34 166	22 103	24 420	—	5163	241 545	1 225 332	in Kol. 169b	i. Kol. 169b	50
70 855	—*	—	1751	15 432	6015	11 422	—	—*	201 815	155 471	293 236	—	51
4484	1719	2765	139	922	—	—	—	—	32 741	—	—	—	52
8908	2179	6729	277	269	2824	2036	—	—*	5493	22 272	30 599	—	53
81 448	71 319	10 099	51	185 837	57 879	12 295	—	—	1 593 551	210 998	113 727	—	54
16 443	3662	12 781	355	5851	5491	6937	1918	698	55 611	51 702	86 611	51 534	55
111 699*	wird nicht ver.	—	1214	35 963	23 325	15 921	5162	—	2 538 099	1 793 591	1 845 629	881 593	56a
102 835*	wird nicht ver.	—	1338	15 778	17 650	19 202	2591	—	1 656 795	2 354 792	1 651 166	152 821	- b
13 532*	wird nicht ver.	—	385	63 799	1458	773	—	—	326 513	116 020	386 738	45 905	- c
3734	851	2880	269	204	261	1127	668	880	54 498	19 355	92 094	12 472	57
46 198	46 198	—	5710	18 800	61 088	i. Kol. 166b	i. Kol. 166b		78 563	378 570	in Kol. 169b	i. Kol. 169b	58a
13 284	13 284		1775	8412	12 615	" " 166b	" " 166b	—	34 449	91 263	" " 169b	" " 169b	- b
229 502	110 715	118 787	7662	91 950	60 305	67 516	45 611	122 380	216 581	415 424	358 983	289 382	59
201 735	87 015	114 720	3739	142 499	17 617	17 621	—	—	6 894 749	854 264	417 217	—	60a
13 952	4650	9302	321	10 168	—	—	—	—	134 218	—	—	—	- b
115 941	—	—	2176	187 454	i. Kol. 166a	i. Kol. 166a	—	—	2 796 262	in Kol. 168a	in Kol. 168a	—	- c
19 665	19 665	—	—	4014	1982	5203	—	—	209 160	271 380	210 710	—	61
52 172	49 334	2838	2166	17 161	13 493	i. Kol. 166b	i. Kol. 166b	31 635	169 539	380 312	in Kol. 169b	i. Kol. 169b	62
46 114	21 971	24 143	564	4202	3196	8426	—	—	195 100	96 039	233 861	—	63
152 682	38 090	114 592	3797	106 055	17 118	40 021	31 922	14 989*	755 050	672 942	557 249	559 845	64
33 569	24 821	8748*	1829	28 051	11 571	11 100	4703	—*	182 584	228 430	206 971	117 136	65

	I. Staatsbahnen.	169				170				171
		(Forts.) II. Personen- und								
		(Forts.) A. Im Betriebs-Jahre 1863								
		Frachtgüter der ermäßigten Klasse (excl. Kohlen)				Kohlen und Coaks				Ueber-
		a. im Binnenverkehre aufgegeben (und angekommen). Z.-Ctr.	b. im direkten Verkehre aufgegeben nach Stationen fremder Bahnen. Z.-Ctr.	c. angekommen von fremden Bahnen. Z.-Ctr.	d. im Durchgangs-Verkehre befördert. Z.-Ctr.	a. im Binnenverkehre aufgegeben (und angekommen). Z.-Ctr.	b. im direkten Verkehre aufgegeben nach Stationen fremder Bahnen. Z.-Ctr.	c. angekommen von fremden Bahnen. Z.-Ctr.	d. im Durchgangs-Verkehre befördert. Z.-Ctr.	a. im Binnenverkehre aufgegeben u. angekommen (incl. Postgüter) Z.-Ctr.
1	Badische	1 541 893*	1 058 584	676 364	253 715	4 512 878*	1 806 433	2 101 715	806 554	7 021 93
2	Bayerische (u. gepcht. Zweigb.)	10 403 882*	1 858 291	3 891 190	1 238 221	2 498 768	763 098	1 934 239	2000	14 701 82
3	Braunschweigische	3 064 510	1 684 623	1 153 191	4 228 667	1 073 087	5669	2 501 400	2 417 737	4 523 64
4	Hannoversche	5 890 076	1 264 347	1 346 074	3 370 532	4 838 947	85 470	3 117 183	3 247 600	18 687 87
5	Main-Neckar	817 415	185 360	302 750	81 535	in Kol. 169a	in Kol. 169b	in Kol. 169c	in Kol. 169d	1 219 14
6	Main-Weser	938 676	466 979	472 549	461 440	532 094*	234 321	907 690	215 354	1 729 06
7	Nassauische	2 378 690	815 808	369 312	171 409	217 262	700	15 187	2100	3 012 20
8	Preuß. Niederschles.-Märk.	3 455 369	8 652 244	in Kol. 169b	772 366	1748	7 514 960	in Kol. 170b	454 804	4 314 97
9	" Ostbahn	7 056 997	1 431 238	688 080	245 995	480 148	3402	204 548	—	8 576 40
10	" Saarbrücker (u. Trier)	1 215 156	1 365 847	4 957 324	210 669	15 542 310*	15 643 740*	in Kol. 169c	—	16 795 30
11	" Westfälische	1 589 561	in Kol. 169c	1 613 386	1 986 432	620 070	in Kol. 170c	1 589 970	1 488 210	2 669 42
12	Sächsische östliche									
	a. Sächsisch-Böhmische	3 908 397		556 605		in Kol. 169a*			in Kol. 169d	4 395 64
	b. Sächsisch-Schlesische	4 450 604		2 016 056		" " 169a*			" " 169d	5 405 87
	c. Tharandt-Freiberger	1 464 586		422 512		" " 169a*			—	1 482 36
13	Sächsische westliche									
	a. Niedererzgebirgische	9 428 194		1 847 522	in Kol. 169c	in Kol. 169a*			in Kol. 169d	10 370 55
	b. Obererzgebirgische	14 583 132		3 929 571	—	" " 169a*			—	14 838 20
	c. Sächsisch-Bayerische	13 824 136		5 192 807	in Kol. 169c	" " 169a*			in Kol. 169d	15 428 14
14	Württembergische	in Kol. 168a	in Kol. 168b	in Kol. 168c	" " 168c	" " 168a	in Kol. 168b	in Kol. 168c	" " 168c	10 804 85
	II. Privatbahnen									
	a) unter Staatsverwaltg.									
15	Aach.-Düss. a. Aach.-Düsseldf.	1 128 294	821 104	835 599	244 214	1 519 638	1 362 194	890 673	—	2 827 18
	Ruhrorter b. Ruhrort-Crf.	523 512	771 880	718 658	69 927	2 005 283	1 677 814	32 200	—	2 668 84
16	Bergisch-Märkische	16 402 760	2 374 650	5 074 304	57 979	26 497 826	6 331 807	—	—	46 020 94
17	a. Löbau-Zittauer	1 616 068	in Kol. 169c	202 106	in Kol. 169c	in Kol. 169a*	in Kol. 169c	in Kol. 169c	in Kol. 169d	2 003 43
	b. Zittau-Reichenberger	1 509 101	" " 169c	47 839	" " 169c	" " 169a*	" " 169c	" " 169c	" " 169d	1 676 86
18	a. Oberschlesische	6 100 071	6 361 616		965 720	10 474 793	9 896 381	" " 170b	174 831	16 821 80
	b. Breslau-Posen-Glogauer	1 423 582	1 734 866		1 242 263	—	1 583 577	" " 170b	1 106 726	1 577 92
19	Stargard-Posener	337 287	1 582 193	in Kol. 169b	1 810 315	—	1 003 984	" " 170b	102 741	377 53
20	Rhein-Nahe-E.	377 143	1 013 785	1 144 808	1 146 459	—	—	1 232 075	697 425	406 02
21	Wilhelms-Bahn	1 263 975	696 774	642 504	626 574	4 166 584	818 272	110 632	—	5 542 79
	b) in Privatverwaltung.									
22	Aachen-Maastrichter	688 559	390 066	1 326 733	30 441	792 874	—	1 199 362	—	1 588 40
23	Alberts-Bahn	103 238	275 994	146 519	—	5 886 435*	—	—	—	6 024 00
24	a. Altona-Kieler	1 869 285	in Kol. 169c	200 346	in Kol. 169c	in Kol. 169a	in Kol. 169c	in Kol. 169c	in Kol. 169c	2 826 19
	b. Rendsburg-Neumünster	538 602*	" " 169a	in Kol. 169a	" " 169a	—	—	—	—	839 73
25	Aussig-Teplitzer	931 058*	" " 169a	" " 169a	—	6 877 607	in Kol. 170a	in Kol. 170a	—	7 808 66
26	Bayerische Ostbahnen	3 188 564	1 355 347	527 222	286 573	697 840	12 729	521 664	8200	5 099 87
27	Berlin-Anhaltische	2 959 304	604 606	615 109	550 832	3 699 151	—	592 320	—	7 360 59
28	a. Berlin-Hamburger	1 579 078	908 472	2 049 753	50 549	234 038	40 131	65 334	—	3 809 27
	b. Hamburg-Bergedorfer	—	3 324 196	—	—	—	38 842	—	—	—
29	Berlin-Potsdam-Magdebg.	954 744	in Kol. 169c	2 026 197	in Kol. 169c	271 805	in Kol. 170c	678 247	in Kol. 170d	2 655 96

Güter = Verkehr.

wurden befördert:

171			172	173		174
Haupt Güter				Außerdem Betriebs- dienst- und Baugüter		
b. im direkten Verkehre aufgegeben nach Stationen fremder Bahnen.	c. Verkehre angekommen von fremder Bahnen.	d. im Durchgangs-Verkehre befördert.	Zusammen.	a. tarifirte.	b. frachtfrei beförderte.	Benennung derjenigen Arten von Gütern, welche den Hauptverkehr auf der Bahn bildeten:
Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	
3 704 842	3 415 649	1 418 490	15 560 913	—	1 028 633	Abfälle, Bau- u. Nutzholz, rohe Baumwolle und Baumwollenwaaren . 1
3 454 351	6 873 045	1 657 876	26 687 100	886 936*	3 258 399	Getreide, Brennholz, Kohlen, Baumaterialien, Hopfen, Bier, Zucker, ꝛc. 2
2 301 221	4 253 544	8 685 975	19 764 386	—	1 332 214	Bau- u. Nutzholz, Braunkohlen, Brennholz, Chemikalien, Droguen ꝛc. 3
3 183 049	5 456 014	7 906 610	35 233 545	—	—	Kohlen, Getreide, Kartoffeln, Tabak, Eisen, Spiritus, Baumwolle ꝛc. 4
828 934	765 492	971 164	3 784 730	—	—	Manufakturwaaren aller Art, Getreide, Tabak (roh u. fabr.), Wein ꝛc. 5
1 027 756	1 718 834	1 228 350	5 704 009		22 768*	Blei, Kolonial-, Eisen- u. Eisengußw., Eisensteine, Getreide, Gyps ꝛc. 6
885 449	445 397	201 545	4 544 600	—	19 249	Bauholz, Bier, Cement (Traß, Gyps), Eisen (roh u. Bruch-) ꝛc. . 7
18 451 684*	in Kol. 171b	1 517 156	24 283 819	—	1 109 801	Steinkohlen, Getreide, Mehl ꝛc., Manufakturw., Wolle (thierische) ꝛc. 8
1 777 166	1 580 061	332 401	12 266 030	691 665	921 856	Getreide, Bau- u. Nutzholz, Steinkohl., Sämereien, Spiritus, Heringe ꝛc. 9
17 096 397	5 074 966	257 694	39 224 359	412 681	311 842	Steinkohlen, Coaks, Erze, Steine, Roheisen, Nutz- u. Bauholz, ꝛc. . 10
in Kolonne 171c mitenthalten.	3 545 858	3 852 799	10 068 084	276 114	989 881	Kohlen, Coaks, Erze, Mineralien, grobe Eisenwaaren, Blei, Getreide ꝛc. 11
	1 477 274	in Kol. 171c	5 872 916	64 189*	—*	Baumwolle, Braunkohlen, Braunsteine, Kolonialw., Droguen, Eisen ꝛc. 12a
	2 690 774	" " 171c	8 096 648	1056210*	—*	Baumwolle, baumwollene Waaren, Bier, Braunkohlen, Droguen ꝛc. . - b
	482 934	—	1 965 297	2960*	—*	Steinkohlen, Braunkohlen, Getreide, Flachs, Salpeter, Erze, Spielw. ꝛc. - c
	2 473 574	in Kol. 171c	12 844 132	310 575*	—*	Steinkohlen, Coaks, Getreide, Kalk, Steine, Mehl, Manufakturwaaren ꝛc. 13a
	3 966 991	—	18 805 197	50 450*	—*	Steinkohlen, Coaks, Bau-, Brenn- u. Nutzholz, Sägew., Bausteine ꝛc. - b
	6 096 129	in Kol. 171c	21 524 271	222 525*	—*	Steinkohl., Coaks, Holz (Bau-, Brenn-, Nutzholz u. Sägew.), Getreide ꝛc. - c
1 702 693	3 862 186	" " 171c	16 369 732	in Kol. 171a	—	Holz, Kohlen, Getreide, Wolle, Baumwolle, Eisen, Leder- u. Schnittw. ꝛc. 14
2 374 290	1 933 189	347 397	7 482 064	38 548	100 477	Steinkohlen, Erze, Steine, Manufakturwaaren, Getreide ꝛc. . . 15a
2 545 456	920 288	93 599	6 228 186	12 383	225 015	Kohlen, Holz, Eisen, Erze, Getreide, Steine, Manufakturwaaren ꝛc. . - b
9 137 787	5 478 947	121 712	60 759 387	1 375 269	3 253 886	Steinkohlen, Roheisen, Kalksteine, Eisenerze, Bau- u. Werksteine, Sand ꝛc. 16
in Kol. 171c	327 191	in Kol. 171c	2 330 623	86 075*	—*	Baumwolle, baumwoll. Waaren, Braunkohlen, Düngemittel, Eisen ꝛc. 17a
" " 171c	117 862	" " 171c	1 794 731	11 575*	—*	Baumwolle, baumw. Waaren, Braunkohlen, Düngemittel, Eisen ꝛc. . - b
16 721 320	in Kol. 171b	1 237 912	34 781 040	371 022	190 186*	Steinkohlen, Getreide, Kalk, Bau- u. Nutzholz, Roheisen, verarb. Eisen ꝛc. 18a
3 527 443		2 399 726	7 505 096	88 653	38 278*	Steinkohlen, Getreide, Kalk, Bau- u. Nutzholz, Zink, Hülsenfrüchte ꝛc. - b
2 850 393		2 132 083	5 360 013	18 904	150 153*	Steinkohlen, Getreide, Heringe, Kalk, Zink in Barren, Spiritus ꝛc. . 19
1 059 485	2 461 297	1 987 193	5 913 995	115 721	144 672	Steinkohlen, Erze, Coaks, Steine ꝛc., Roheisen, Getreide u. Sämereien ꝛc. 20
1 619 277	872 597	711 695	8 746 368	—	215 050	Steinkohlen, landwirthschaftliche Produkte, Roh- und Gußeisen ꝛc. . 21
729 056	2 727 486	37 613	5 082 556	—	38 607	Kohlen, Holz, Kolonialwaaren, Erde, Erze, Steine, Spiritus ꝛc. . 22
314 205	168 730	—	6 506 940	38 420	—	Kohlen, Coaks, Papier, Lumpen, Getreide, Oelfrüchte, Steine, Blei ꝛc. 23
in Kol. 171c	495 188	in Kol. 171c	3 321 379	—	124 979	Kolonial- u. Manufakturwaaren, Getreide u. andere Feldfrüchte, Holz ꝛc. 24a
" " 171a	in Kol. 171a	" " 171a	839 734	—	4808	Manufaktur- u. Kolonialw., Feldfrüchte, Butter, Bau- u. Brennholz ꝛc. - b
" " 171a	" " 171a	—	7 808 665*	157 891	—	Kohlen, Baumwolle, Schafwollwaaren, Bausteine und Ziegel ꝛc. . 25
1 730 843	1 411 404	505 601	8 747 722	—	927 119	Getreide, Holz, Kohlen 26
1 054 054	1 841 129	964 374	11 191 156 Dieses*	—	397 501	Baumwollene Waaren, Bier, Chemikalien, Droguen u. Farbewaaren ꝛc. 27
2 518 316	2 962 420	266 391	9 556 406	—	492 609	
6 769 353	—	—	6 769 353	—	—	Baumwolle, Kolonialwaaren, Droguen, Getreide, Häute, Holz ꝛc. . 28
in Kol. 171c	4 201 679	in Kol. 171c	6 857 642	—	—	Eisen u. Eisenw., Getreide, Garten- u. Feldfrüchte, Metalle, Bier ꝛc. 29

	II. Privatbahnen. (Forts.)	169 Frachtgüter der ermäßigten Klasse (excl. Kohlen) a. im Binnenverkehre aufgegeben (und angekommen). Z.-Ctr.	169 b. im direkten Verkehre aufgegeben nach Stationen fremder Bahnen Z.-Ctr.	169 c. angekommen von Stationen fremder Bahnen Z.-Ctr.	169 d. im Durchgangs-Verkehre befördert. Z.-Ctr.	170 (Forts.) A. Im Betriebs-Jahre 1863. Kohlen und Coaks a. im Binnenverkehre aufgegeben (und angekommen). Z.-Ctr.	170 b. im direkten Verkehre aufgegeben nach Stationen fremder Bahnen. Z.-Ctr.	170 c. angekommen von Stationen fremder Bahnen. Z.-Ctr.	170 d. im Durchgangs-Verkehre befördert. Z.-Ctr.	171 Ueber- a. im Binnenverkehre aufgegeben u. angekommen (incl. Postgüter) Z.-Ctr.
30	Berlin-Stettiner									
	a. Berlin-Stettin-Stargard	2 370 471	1 765 586	2 632 809	30 049	297 527	—	—	—	3 030 554
	b. Stargard-Cöslin-Colberg	709 852	746 428	289 406	—	53 816	—	7780	—	791 042
31	Böhmische Westbahn . .	1 006 496*	63 439*	5806*	—	1 515 156	148 807	—	—	3 965 421
32	Breslau-Schweidnitz-Freib.	3 803 198	263 395	224 740	—	7 451 280	2 787 104	—	—	11 692 007
33	Brünn-Rossitzer . . .	169 605*	147 233*	176 229*	—	1 332 623	587 700	112	—	1 509 098
34	Buschtehrader a. Lokom.-B.	54 387	—	22 773	—	4 759 236	4 952 292	—	—	4 909 482
	Buschtehrader b. Pferde-B.	77 894	—	—	—	1 116 098	—	—	—	1 200 049
35	Frankfurt-Hanauer . . .	720 028	311 654	265 828	115 213	80*	6898*	19 404*	18 425*	871 080
36	Galizische Carl-Ludwig-B. .	1 532 315*	2 626 210*	336 129*	—	25 330	2	5074	—	1 714 540*
37	Glückstadt-Elmshorner . .	207 747	254 908	127 964	—	in Kol. 169a	in Kol. 169b	in Kol. 169c	—	231 711
38	Graz-Köflacher	138 631	—	—	—	1 867 646	—	—	—	2 385 571
39	Hessische Ludwigs-E. . .	2 191 809	1 510 443	2 429 198	1 094 071	in Kol. 169a	in Kol. 169b	in Kol. 169c	in Kol. 169d	2 809 648
40	Homburger	261 833	in Kol. 169a	in Kol. 169a	—	" " 169a	" " 169a	" " 169a	—	312 198
41	Kaiser Ferdinands Nordb. .	7 846 849*	2 899 326*	6 914 318*	1550889*	8 168 082	823 730	571 590	78 700	17 064 723
42	Kaiserin Elisabeth a. Lokom.-Bahn .	6 207 490*	1 173 612*	1 091 826*	—	592 619	—	13 949	—	6 873 807
	Kaiserin Elisabeth b. Pferde-Bahn .	1 056 300	—	—	—	in Kol. 169a	—	—	—	1 056 995
43	Köln-Mindener (u. Gießener)	16 098 759	6 979 786	5 167 571	1 071 524	41 236 267	12 539 763	3 732 252	684 456	59 325 659
44	Kurf. Friedr. Wilh. Nordb	926 843	462 557	833 406	2 658 052	in Kol. 169a	in Kol. 169b	in Kol. 169c	in Kol. 169d	1 071 850
45	Leipzig-Dresdener . . .	3 673 682	1 534 341	2 490 720	801 614	1 169 240	374 654	295 886	121 520	5 579 548
46	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	—	—	—	—	64 857	—	—	—	64 857
47	Lübeck-Büchener . . .	57 227	1 019 713	131 006	—	—	—	—	—	75 611
48	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	4 894 000	752 550	913 746	755 954	7 194 274	—	280 252	—	13 054 382
49	a. Magdeburg-Halberstädter	894 064	4 272 484	in Kol. 169b	in Kol. 169b	593 954	2 594 387	in Kol. 170b	in Kol. 170b	3 106 518
	b. Cöthen-Bernburger . .	537 322	—	—	—	1 281 201	—	—	—	1 915 357
50	Magdeburg-Wittenbergesche	635 601	174 255	in Kol. 169b	in Kol. 169b	651 027	—	—	—	1 567 502
51	Mecklenburgische	745 662	547 006	89 122	—	342 183	30	1800	—	1 305 092
52	Mohacs-Fünfkirchener . .	367 496	—	—	—	3 795 853	—	—	—	4 197 012
53	Neisse-Brieger	123 908	268 381	239 846	—	9898	—	874 211	—	139 568
54	Niederländische Rhein-E. .	in Kol. 168a	812 414	324 807	—	in Kol. 168a	—	2 184 750	—	1 779 388
55	Niederschlesische Zweigbahn .	646 894	343 296	392 828	279 670	36 042	—	218 741	—	745 096
56	a. Oesterreich. nördliche .	2 321 296	548 055	743 858	49 083	271 633	3519	8 293 409	442 284	5 166 991
	b. Oesterreich. südöstliche	2 416 091	2 368 492	1 517 013	44 764	626 543	17 811	224 111	76	4 715 207
	c. Wien-Neu-Szönyer . .	2 575 495	630 473	44 669	2456	182 912	—	4960	—	3 148 719
57	Oppeln-Tarnowitzer . . .	949 651	231 683	197 335	86 797	395 726	—	551 863	—	1 400 959
58	a. Pfälzische Ludwigsbahn .	3 209 847	4 109 303	in Kol. 169b	in Kol. 169b	6 818 835	2 579 828	in Kol. 170b	in Kol. 170b	10 126 045
	b. Pfälzische Maximiliansb.	946 303	1 081 292	" " 169b	" " 169b	1 382 830	—	—	1 492 540	2 371 994
59	Rheinische	5 248 687	2 503 748	1 771 734	1 299 351	4 056 305	12 399	2 995 330	252 470	9 735 903
60	a. Südbahn, Oesterreichische	9 639 049	2 550 583	1 663 052	—	3 718 748	110 357	20 915	—	20 395 045
	b. Nordtiroler . . .	922 824	—	—	—	121 990	—	—	—	1 189 200
	c. Venetianische u. Südtirol.	3 083 399	in Kol. 169a	in Kol. 169a	—	10 146	in Kol. 170a	in Kol. 170a	—	6 077 261
61	Süd-Norddeutsche . . .	1 372 218*	304 413*	562 911*	—	1 087 995	69 990	3548	—	2 673 387
62	Taunus-Bahn	147 933	326 289	in Kol. 169b	in Kol. 169b	51 563*	416 477*	in Kol. 170b	in Kol. 170b	417 831
63	Theiß-Bahn	1 626 807*	2 379 254*	647 208*	—	41 513	6514	16 534	—	1 867 622
64	Thüringische	4 252 657	1 443 369	2 117 968	910 326	in Kol. 169a	in Kol. 169b	in Kol. 169c	in Kol. 169d	5 128 751
65	Werra-E.	1 292 263	386 884	418 902	311 946	" " 169a	" " 169b	" " 169c	" " 169d	1 502 898

Güter = Verkehr.

wurden befördert:

171			172	173		174	
Haupt Güter				Außerdem Betriebs- dienst- und Baugüter		Benennung derjenigen Arten von Gütern, welche den Hauptverkehr auf der Bahn bildeten:	
b. im direkten Verkehre aufgegeben nach Stationen fremder Bahnen.	c. im direkten Verkehre angekommen von fremden Bahnen.	d. im Durchgangs-Verkehre befördert.	Zusammen.	a. tarifirte.	b. frachtfrei beförderte.		
Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.		
1 918 343	2 758 397	31 645	7 738 939	—	121 214	Getreide, Heringe, Hülsenfrüchte u. Sämereien, Bau- u. Nutzholz ꝛc.	30a
789 376	338 293	—	1 918 711	—	21 548	Getreide, Bauholz, Brennholz, Spiritus, Hülsenfrüchte, Kalk ꝛc.	- b
284 715	102 962	—	4 353 098*	—	267 920	Kohlen, Holz, Roheisen, Eisen, Ziegel, Steine, Bier, Zucker ꝛc.	31
3 233 595	329 177	—	15 254 779	—	726 621	Steinkohlen, Coaks, Steine, Erden, Feld- u. Garten-Erzeugnisse ꝛc.	32
737 855	183 520	—	2 430 473*	—	—	Kohlen u. Coaks, Eisen u. Eisenwaaren, Brennholz, Getreide u. Zucker	33
4 969 803	57 697	—	9 936 982	252 800	128 966	Steinkohlen, Coaks, Bau- u. Grubenholz, Victualien, Eisen u. Eisenerze	34a
—	—	—	1 200 049	99 587	3468	Steinkohlen, Brennholz, Steine und Victualien	- b
495 692	430 388	151 126	1 948 286	—	—	Hölzer aller Art, Steine, Getreide, Hülsenfrüchte, Eisen ꝛc. .	35
2 755 622	588 399	—	5 058 561*	—	619 192	Getreide, Salz, Horn- u. Borstenvieh, Bau- u. Werkholz, Oel ꝛc.	36
300 298	176 836	—	708 845	—	51 586	Zucker, Syrup, Kolonialwaaren, Getreide, Steinkohlen, Cicherien ꝛc.	37
—	—	—	2 383 571	—	153 562	Braunkohlen, Eisen und Steine	38
2 399 459	3 281 297	1 712 020	10 202 424	—	—	Steinkohlen, Coaks, Erze, Eisen, Steine, Holz, Wein, Leder, Glas ꝛc.	39
in Kol. 171a	in Kol. 171a	—	312 198	—	12 931	Baumaterialien und Steinkohlen	40
4 729 469	8 721 445	2 168 903	32 684 540*	—	2 963 828	Kohlen, Kernerfrüchte, Hornvieh, Eisen u. Eisenwaaren, Getränke ꝛc.	41
1 180 744	1 122 272	—	9 176 823*	—	1 956 404	Abfälle, Baumwolle, chemische Produkte, Eisen, Getreide, Holz, Mehl ꝛc.	42a
—	—	—	1 056 995	—	121 961	Eisen u. Eisenw., chem. Produkte, Getränke, Getreide, Gyps, Glas ꝛc.	- b
20 853 299	9 914 973	2 109 596	92 203 527	2 252 839	—	Kohlen, Erze, Roheisen, Getreide u. Hülsenfrüchte, Eisen- u. Stahlw. ꝛc.	43
609 017	971 237	3 671 334	6 323 438	—	—	Steinkohlen, Coaks, Eisen u. Eisenw., Getreide u. Hülsenfrüchte, Holz ꝛc.	44
2 793 648	3 759 852	1 384 884	13 517 932	—	—	Kohlen und Coaks, Eisen und Eisenwaaren, Manufakturwaaren	45
—	—	—	64 857	—	—	Kohlen und Coaks	46
1 284 633	756 219	—	2 116 463	—	—	Rohprodukte und Handelsgüter	47
1 273 128	1 809 712	1 246 141	17 383 363	—	—	Baumwolle, Eisen u. Eisenw., Farbehölzer, Farbew., Felle, Getreide ꝛc.	48
10 175 361	in Kol. 171b	in Kol. 171b	13 281 879	—	—	Rohzucker, Syrup, Spiritus, Oel, Getreide, Mühlenfabrikate, Bauholz ꝛc.	49a
—	—	—	1 915 357	—	—	Kohlen	- b
729 313	717 097	in Kol. 171b	3 013 912	8731	—	Getreide, Hülsenfrüchte, Wolle, Braun- u. Steinkohlen, Hüttenprod. ꝛc.	50
708 522	395 580	—	2 409 194	—	173 583	Getreide, Hülsenfrüchte, Coaks, Steinkohlen, Bau- und Nutzholz ꝛc.	51
—	—	—	4 197 012	—	47 439	Steinkohlen, Getreide, Wein, Tabak, Salz, Mehl, Holz u. Hülsenfrüchte	52
293 477	1 146 662	—	1 579 707	—	27 930	Steinkohlen, Kalk, Getreide u. Hülsenfrüchte, Mühlenfabrikate, Salz ꝛc.	53
1 081 291	2 635 579	—	5 496 258	413 344	—	Getreide, Gemüse, Holz, Baumwolle, Kaffee, Mehl, Oel, Steinkohlen ꝛc.	54
400 489	705 117	333 122	2 183 824	—	17 820	Getreide	55
2 368 490	10 898 817	1 381 422	19 815 720	744 598	578 738	Kohlen, Zucker, Spiritus, Getreide, Mahlprodukte, Manufakturw. ꝛc.	56a
4 758 745	3 411 492	500 252	13 385 696	531 809	1 258 062	Bauholz, Steinkohlen, Wein, Getreide, Raps, Mehl, Salz, Wolle ꝛc.	- b
747 951	437 140	48 361	4 382 171	19 271	147 786	Brennholz, Steinkohlen, Zucker, Wein, Getreide, Hülsenfrüchte, Salz ꝛc.	- c
251 299	842 419	99 937	2 594 614	54 855	—	Kohlen, Roheisen, Bretter u. Hölzer aller Art, Schmiedeeisen, Erze ꝛc.	57
7 131 789	in Kol. 171b	in Kol. 171b	17 257 834	—	—	Kohlen, Coaks, Erze, Roheisen, Schienen, Holz u. Bretter, Steine ꝛc.	58a
2 680 740	" " 171b	" " 171b	5 052 734	—	—	Kohlen, Coaks, Erze, Roheisen, Schienen, Holz u. Bretter, Steine ꝛc.	- b
2 991 876	5 193 593	1 886 844	19 808 216	106 091	327 299	Bauholz, Baumwolle, Bier, Blei, Eisen, Erze, Getreide, Hadern ꝛc.	59
3 532 821	2 118 805	—	26 046 671	—	3 100 469	Getreide, Hölzer, Kohlen, Eisen, Eisen- u. Stahlw., Wein, Mahlprod. ꝛc.	60a
—	—	—	1 189 200	—	148 523	Getreide, Kohlen, Holz, Zucker, Cement, Salz, Pech und Schwellen .	- b
in Kol. 171a	in Kol. 171a	—	6 077 261	156 238	406 366	Getreide, Mehl, Nutzholz, Eisen u. Stahl, Zucker, Branntweine u. Wein	- c
650 765	782 372	—	4 106 524*	—	355 706	Mineralien u. mineral. Produkte, Bodenerzeugnisse, Manufakturen ꝛc.	61
1 136 571	in Kol. 171b	in Kol. 171b	1 554 402	—	—	Kolonialw., Wein, Feldfrüchte, Steinkohlen, Eisenerze, Farbehölzer ꝛc.	62
2 485 303	906 029	—	5 258 954*	—	721 970	Getreide aller Art, Salz, Bauholz, Hornvieh, Borstenvieh, Schafwolle ꝛc.	63
2 163 429	2 715 238	1 502 093	11 509 511	41 623	217 632	Holz, Salz, Getreide, Mühlenfabrikate, Eisen und Eisenwaaren	64
629 885	636 973	433 785	3 203 541	—	—	Holz, Kohlen, Steine und Vieh	65

	I. Staatsbahnen.	175			176		177		178		
		(Forts.) A. Im Betriebsjahre 1863 wurden befördert:							(Forts.) II. Personen- und		
		Fahrzeuge aller Art.			Thiere.		Gewicht		a.	b.	c.
		a. Equipagen.	b. Eisenbahn-Fahrzeuge (Lokomotiven, Tender u. Wagen).	c. Sonstige Fahrzeuge (Feuerspritzen, Schlitten, Feuerleitern u. s. w.)	a. Pferde (Luxus-, Koppel- ꝛc.).	b. Rindvieh, Schweine u. sonstige Thiere.	a. der in Kol. 176a u. b. aufgeführten Thiere.	b. der außerdem beförderten Thiere.	Sämmtliche Personen in der I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse
									haben zurückgelegt		
		Anz.	Anz.	Anz.	Stück.	Stück.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Meilen.	Meilen.	Meilen.
1	Badische	441	in Kol. 168, 169 u. 170		2970	169 014	738 660	4694*	732 250	4 717 708	11 710 739
2	Bayerische (u. gepcht. Zwgb.)	718	in Kol. 168 u. 169		9760	280 835*	—	—	714 388	8 786 506	18 422 355
3	Braunschweigische	283	160	8	7219	162 959	261 130	833*	129 125	1 450 243	3 156 141
4	Hannoversche	1174	in Kol. 175a	in Kol. 175a	1632*	10 069*	—	—	445 645	4 699 139	10 118 758
5	Main-Neckar	174	166	12*	1785	26 776	—*	—	—	—	—
6	Main-Weser	152	12*	676	368	1178	4145	162 313	219 577	2 097 376	3 274 430
7	Nassauische	17	131	1	385	11 098	1672	4647	101 251	806 765	2 164 159
8	Preuß. Niederschles.-Märk.	407	484	—	7192	504 053	396 349	in Kol. 177a	379 414	3 481 333	4 862 023
9	" Ostbahn	623	361	178	16 467	775 305	798 969	1545*	663 358	5 751 089	6 244 290
10	" Saarbrücker (u. Trier)	54	—	—	3387	85 190	96 935	229	36 354	314 909	1 198 871
11	" Westfälische	40	35	96	2685	19 513	92 504	757	29 607	376 765	1 019 110
12	Sächsische östliche										
	a. Sächsisch-Böhmische	6	1	40	232	409	—*	69 021	50 672	554 959	1 394 959
	b. Sächsisch-Schlesische	3	136	75	177	1229	—*	189 914	40 442	862 963	2 660 354
	c. Tharandt-Freiberger	—	—	46	7	306	—*	9545	1427	73 514	383 390
13	Sächsische westliche										
	a. Niedererzgebirgische	—	18	98	125	1618	—*	150 251	26 976	774 087	2 816 036
	b. Obererzgebirgische	3	—	20	31	229	—*	14 574	9042	152 227	522 802
	c. Sächsisch-Bayerische	115	43	—	248	1072	—*	162 843	63 230	1 446 421	3 638 202
14	Württembergische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	II. Privatbahnen										
	a) unter Staatsverwaltg.										
15	Aach.-Düss. Ruhrorter a. Aach.-Düsseld.	65	—	—	4442	102 440	39 978	134 601	43 112	510 513	841 120
	b. Ruhrort-Crf.	15	14	—	684	37 444	6156	56 257	7767	167 610	343 163
16	Bergisch Märkische	7	—	192	538	51 122	220 201	—	48 921	1 073 893	3 049 358
17	a. Löbau-Zittauer	—	—	29	22	290	—*	22 726	1455	76 118	392 544
	b. Zittau-Reichenberger	—	—	10	8	220	—*	24 287	889	51 202	252 457
18	a. Oberschlesische	213	—	—	3695	41 346	96 407	380	90 244	1 249 201	1 715 681
	b. Breslau-Posen-Glogauer	130	—	—	1876	154 321	104 782	326	41 005	572 306	1 639 788
19	Stargard-Posener	89	—	—	4376	346 736	216 918	314	21 630	397 036	874 860
20	Rhein-Nahe-E.	60	783	—	2320	84 410	126 605	190	67 038	383 804	1 050 614
21	Wilhelms-Bahn	76	116	—	782	27 758	47 596	—	12 153	175 791	312 913
	b) in Privatverwaltung.										
22	Aachen-Mastrichter	15	2	—	2571	91 338	160 111	—	52 659	256 701	650 434
23	Alberts-Bahn	16	—	—	7*	140*	—*	22,7	2702	109 173	481 739
24	a. Altona-Kieler	137	—	—	5010	88 962	351 376	—	37 235	473 453	2 639 894
	b. Rendsburg-Neumünster	40	—	—	5689	32 856	198 459	—	—	—	—
25	Aussig-Teplitzer	i. K. 169a*	—	—	—	in K. 169a*	in Kol. 169a	—	—	—	—
26	Bayerische Ostbahnen	426	—	—	2111	189 365	—*	—	81 097	1 710 955	6 725 580
27	Berlin-Anhaltische	143	13	16	3233	99 935	228 604	390	197 356	2 391 935	4 992 970
28	a. Berlin-Hamburger	223	60	147	12 192	360 900*	570 622	—	165 525	2 306 701	3 407 008
	b Hamburg-Bergedorfer	119	—	—	6025	218 241	—	—	—	—	—
29	Berlin-Potsdam-Magdebgr.	144	—	—	3016	59 455	135 868	—	225 476	2 064 663	4 313 154

178	179	180						181	
Güter-Verkehr.									
B. Durchschnitts-Verhältnisse.									
d. Sämmtliche in der IV. Klasse haben zurückgelegt	e. Personen zu ermäßigten Fahrpreisen (Militairs ꝛc.) haben zurückgelegt	Zusammen.	a. Sämmtliche Eilgüter haben zurückgelegt	b. Sämmtliche Postgüter haben zurückgelegt	c. Sämmtliche Frachtgüter der Normalklasse (u. sperrige) haben zurückgelegt	d. Sämmtliche Frachtgüter der ermäßigten Klasse (excl. Kohlen) haben zurückgelegt	e. Sämmtliche Kohlen und Coaks haben zurückgelegt	f. Sämmtliche Betriebsdienst- und Baugüter haben zurückgelegt	Zusammen.	
Meilen.	Meilen.	Personenmeilen.	Meilen.		Meilen.		Meilen.		Centnermeilen.	
—	365 382	17 526 079	3 610 963	846 367	27 139 919	37 995 074	96 028 342*	13 303 886	178 924 551	1
—	393 252	28 316 501	—	—	—	—	—	—	632 484 270	2
—	300 298	5 035 807	1 764 496	—	31 567 901	in Kol. 1406	123 044 443	3 740 632	160 117 472	3
—	—*	15 263 542	—	—	—	—	—	—	430 708 441*	4
—	—	4 212 384	—	—	—	—	—	—	27 735 761	5
—	363 315	5 954 698	1 995 409	—*	27 377 403	32 876 975	17 350 644*	2 019 168	81 619 599	6
—	81 397	3 153 572	—*	—	—	—	—	—	—*	7
6 849 073	547 011	16 118 854	3 424 345	143 519	69 599 070	265 136 750	267 599 732	24 369 819	630 273 235	8
6 078 232	2 220 976	20 957 945	3 451 483	—*	59 052 637	146 067 278	4 776 075	32 699 655	246 047 128	9
716 507	190 485	2 457 126	177 208	—	1 442 652	41 837 818	84 397 437	1 277 571	129 132 686	10
1 948 755	193 210	3 573 447	626 031	34 800	9 481 310	42 656 695	35 022 427	4 087 536	91 908 799	11
—	21 785	2 022 375	326 179	—*	11 719 502	15 235 836	in Kolonne 150d mitenthalten.	28 033	27 309 550	12a
—	155 380	3 719 139	782 522	—*	16 187 403	56 666 346		546 665	74 182 936	- b
—	15 816	474 147	11 997	—*	235 942	6 418 223		1714	6 667 876	- c
—	138 906	3 756 005	754 227	—*	9 562 997	71 748 971		1 721 986	83 788 181	13a
—	12 662	696 733	112 450	—*	1 084 970	26 481 217		37 694	27 716 331	- b
—	86 158	5 234 011	2 246 469	—*	28 739 869	196 523 291		491 368	228 000 997	- c
—	—	15 017 370	—	—	—	—	—	—	207 240 807	14
1 234 449	6292	2 635 486	552 702	222 565	2 789 928	16 489 649	11 761 737	544 657	32 361 238	15a
550 646	6036	1 075 222	208 414	76 613	1 227 693	8 647 500	13 879 461	833 554	24 873 235	- b
4 372 959	77 345	8 622 476	1 882 293	410 553	24 170 740	150 081 404	153 850 322	20 747 277	331 142 589	16
—	10 771	480 888	82 291	—	1 749 510	7 302 496	in Kol. 1504	69 011	9 203 308	17a
—	423	304 971	37 590	—	783 867	5 099 403	" " 1504	11 445	5 932 305	- b
1 827 695	748 348	5 631 169	400 430	—	12 726 590	176 254 197	334 930 898	2 561 116*	326 873 231	18a
804 429	637 302	3 694 830	234 632	—	6 465 518	63 967 984	50 753 604	1 208 854*	122 630 592	- b
681 823	767 805	2 743 154	244 029	—	6 288 023	55 345 362	15 730 280	356 628*	77 964 322	19
300 245	266 374	2 068 075	361 104	63 837	2 602 985	36 089 352	22 896 334	1 932 448	63 946 060	20
521 765	12 293	1 034 915	62 756	—	2 561 182	20 519 634	38 316 160	1 544 029	63 003 761	21
—	104 150	1 063 944	317 449	288	1 662 905	9 244 610	2 034 558	128 133	13 387 943	22
—	10 733	604 347	9238	18 988	142 496	992 891	6 083 043	38 420	7 285 076	23
—	i. K. 1504	3 150 582	558 336	—	11 768 515*	17 723 850	in Kol. 1504	743 126	30 793 827	24a
—	—	—*	—	—	—	—	—	—	—*	- b
—	—	403 486	—	—	—	—	—	—	—	25
—	303 060	8 820 692	1 547 800	—	13 446 876	169 236 970	in Kol. 1504	—	184 231 646	26
—	524 763	8 107 024	2 704 761	261 014	37 138 351	56 354 813	33 177 203	3 658 946	133 295 088	27
1 271 546	936 016	8 086 796	3 034 053	—	97 685 912	66 255 015	2 224 655	6 448 380	175 648 015	28a
—	—	799 904	—	—	—	—	—	—	14 147 948	- b
351 012	593 332	7 547 637	2 492 353	—	50 477 000	46 801 340	10 741 520	—	110 512 213	29

	II. Privatbahnen. (Forts.)	175 (Forts.) A. Im Betriebsjahre 1863 wurden befördert: Fahrzeuge aller Art. a. Equipagen. Anz.	175 b. Eisenbahn-Fahrzeuge (Lokomotiven, Tender u. Wagen). Anz.	175 c. Sonstige Fahrzeuge (Radelwagen, Schlitten, Feuerspritzen u. s. w.) Anz.	176 Thiere. a. Pferde (Luxus-, Koppel- 2c.) Stück.	176 b. Rindvieh, Schweine u. sonstige Thiere. Stück.	177 Gewicht a. der in Kol. 176a u. b. aufgeführten Thiere. Ztr.	177 b. der außerdem beförderten Thiere. Ztr.	178 (Forts.) II. Personen- und a. Sämmtliche Personen in der I. Klasse Meilen.	178 b. II. Klasse Meilen.	178 c. III. Klasse Meilen.
30	Berlin-Stettiner										
	a. Berlin-Stettin-Stargard	448	503	—	3114	265 492	363 725	—	53 701	1 140 974	3 474 654
	b. Starg.-Cöslin-Colberg	64	—	—	1467	92 424	100 660	—	6533	287 755	869 012
31	Böhmische Westbahn	76	—	—	175	38 501	44 720	—	45 850	318 905	1 501 395
32	Breslau-Schweidnitz-Freib.	183	—	—	311	24 211	45 818	170	33 619	531 163	1 738 993
33	Brünn-Rossitzer	6	—	—	1	1509	3354	—	1596	26 068	119 373
34	Buschtehrader a. Lokom.-B.	—	—	—	2	1067	1812	—	1023	18 226	87 801
	Buschtehrader b. Pferde-B.	—	—	—	—	—	—	—	10 109	54 052	48 493
35	Frankfurt-Hanauer	52	25	—	676	20 376	—	—	28 230	360 258	920 000
36	Galizische Carl-Ludwig-B.	325	1	45	2544	282 316	812 781	—	106 357	1 073 799	2 393 890
37	Glückstadt-Elmshorner	36	—	—	164	5340	16 965	—	1299	37 847	318 608
38	Graz-Köflacher	8	—	3	27	234	1989	in Kol. 177a	194	29 210	268 908
39	Hessische Ludwigs-E.	157	—	—	3846	50 776	—	—	263 932	2 013 364	3 785 649
40	Homburger	—	—	—	—	—	—	—	81 065	339 728	552 778
41	Kaiser Ferdinands Nordb.	1229	179	—	9464	926 291	2 259 368	7074	568 748	3 789 490	9 285 756
42	Kaiserin Elisabeth a. Lokom.-Bahn	336*	24	in Kol. 175a	3800*	242 291	377 469	—	—	—	—
	Kaiserin Elisabeth b. Pferde-Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
43	Köln-Mindener (u. Gießener)	156	436	208	9181	217 554	401 613	—	536 579	3 967 955	3 641 626
44	Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	66	102	51	196*	920*	—	—	—	—	—
45	Leipzig-Dresdener	169	220	6	4197	75 867	126 516	3766*	147 988	1 787 278	5 053 001
46	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	—	—	—	—	2859	—	—	4193	131 896	536 190
47	Lübeck-Büchener	56	—	—	619	16 233	—	—	8101	214 092	462 295
48	Magdb.-Cöthen-Halle-Leipz.	442	49	—	9698	100 784	334 403	397	49 300	1 023 741	3 653 244
49	a. Magdeburg-Halberstädter	177	—	—	4046	76 245	192 695	—	56 980	774 644	1 949 477
	b. Cöthen-Bernburger	14	—	—	162	7255	13 335	60	1088	39 782	163 183
50	Magdeburg-Wittenbergesche	192	—	—	5474	62 288	210 594	—	9915	268 079	1 499 726
51	Mecklenburgische	152	—	—	2417	48 723	87 277	—	24 076	643 710	1 133 966
52	Mohacs-Fünfkirchener	27	—	—	10	626	1443	—	4068	73 480	115 137
53	Neisse-Brieger	17	—	56	750	7121	15 239	55	5428	70 892	139 797
54	Niederländische Rhein-E.	186	—	—	1855	82 127	394 216	—	817 417	1 565 714	2 804 982
55	Niederschlesische Zweigbahn	30	—	—	383	36 598	37 987	—	5082	102 987	287 348
56	a. Oesterreich. nördliche	885*	—	—*	3503*	193 908	332 236	4971	425 107	2 186 383	5 621 641
	b. Oesterreich. südöstliche	757*	—	—*	5172*	635 265	1 756 212	14 695	545 349	3 148 225	4 959 833
	c. Wien-Neu-Szönver	80*	—	—*	1971*	128 031	342 390	3668	33 912	313 520	1 012 024
57	Oppeln-Tarnowitzer	43	—	—	356	1249	1958	1844	2939	19 731	93 844
58	a. Pfälzische Ludwigsbahn	54	—	—	1967	69 726	—	—	31 704	737 930	2 176 767
	b Pfälzische Maximiliansb.	11	—	—	71	15 251	—	—	11 266	183 199	326 165
59	Rheinische	263	87	—	4021	34 889	202 092	766	1 921 685	4 646 514	6 417 563
60	a Südbahn, Oesterreichische	1323	—	in Kol. 175a	7621	371 735	—	—	1 235 817	4 982 642	11 668 526
	b Nordtiroler	73	—	—	99	4584	23 495	1413	14 972	147 443	588 118
	c. Venetianische u. Südtirol.	332	—	—	1532	47 571	—	—	504 272	2 974 257	5 155 425
61	Süd-Norddeutsche	60	—	—	416	23 785	39 136	420	7833	178 017	1 254 023
62	Taunus-Bahn	42	in Kol. 175a	in Kol. 175a	244	5205	—	—	124 626	807 120	1 618 387
63	Theiß-Bahn	35	—	347	2708	260 754	582 320	1668	102 074	1 191 266	2 406 741
64	Thüringische	250	27	—	7022	51 735	270 138	—	159 404	2 330 135	4 803 867
65	Werra-E	106	—	—	805	21 384	92 781	—	16 040	381 193	1 206 169

178		179	180						181	

Güter-Verkehr.

B. Durchschnitts-Verhältnisse.

d. Sämmtliche in der IV. Klasse haben zurückgelegt	e. Personen zu ermäßigten Fahrpreisen (Militairs ꝛc.) haben zurückgelegt	Zusammen.	a. Sämmtliche Eilgüter	b. Sämmtliche Postgüter	c. Sämmtliche Frachtgüter der Normalklasse (u. sperrige)	d. Sämmtliche Frachtgüter der ermäßigten Klasse (excl. Kohlen)	e. Sämmtliche Kohlen und Coaks	f. Sämmtliche Betriebsdienst- und Baugüter	Zusammen.	
haben zurückgelegt			haben zurückgelegt		haben zurückgelegt					
Meilen.	Meilen.	Personenmeilen.	Meilen.		Meilen.		Meilen.		Centnermeilen.	
887 350	371 639	5 928 318	832 969	231 942	6 736 732	59 007 457	1 624 297	808 319	69 241 716	30a
349 367	327 621	1 840 288	103 086	73 726	1 310 137	15 413 008	622 462	139 355	17 661 774	- b
—	168 380	2 034 530	88 140	—	18 512 947	14 522 503	16 794 000	2 210 340	52 127 930	31
1 097 663	827 315	4 228 753	226 190	—	5 455 677	28 155 377	81 373 598	2 850 135	118 060 977	32
—	618	147 655	—	—	47 519	1 400 310	6 433 457	—	7 881 286	33
—	—	107 050	1744	—	297 327	155 431	21 883 096	161 850	22 499 448	34a
5944*	—	118 398	—	—	27 101	348 736	3 939 582	363 289	4 678 708	- b
—	8334	1 316 822	169 412	86 204	1 824 531	5 305 643	197 925	—	7 583 715	35
—	1 160 904	4 734 950	350 200	—	in Kol. 1804	122 923 032	in Kol. 1804	—	123 273 232	36
—	3364	361 118	29 036	—	379 978	1 810 453	" " 1804	—	2 219 467	37
—	4781	303 093	3336	—	1 719 691	698 547	9 092 918	—	11 514 492	38
—	332 880	6 395 825	1 420 948	—	22 376 366	51 871 472	in Kol. 1804	—	75 668 786	39
—	—	973 571	15 845	15 028	90 323	175 566	373 337	32 328	702 427	40
—	5 034 384	18 678 378	2 747 625	—	77 500 190	311 568 662	221 076 964	45 927 634	658 821 075	41
—	—	9 090 432	—	—	—	—	—	—	171 510 517	42a
—	—	128 123	—	—	—	—	—	—	16 874 664	- b
7 655 248	948 657	16 750 065	5 272 000	—	62 855 895	276 524 160	450 041 098	22 729 777	817 422 930	43
—	—	2 054 168	1 007 775	—	14 294 473	55 852 314	in Kol. 1804	—	71 154 562	44
—	271 929	7 260 196	1 953 541	656 891	27 328 138	72 436 940	12 435 400	—	114 810 910	45
—	—	672 279	—	—	—	—	51 886	—	51 886	46
—	—	684 488	—	—	—	—	—	—	12 427 472	47
—	321 490	5 047 775	2 023 803	152 390	28 115 145	57 000 499	21 617 782	—	108 909 619	48
—	178 985	2 960 086	1 025 316	—	20 994 079	27 702 958	15 821 334	—	65 543 687	49a
—	in Kol. 1784–c	204 053	20 086	2130	in Kol. 1804	4 143 705	in Kol. 1804	—	4 165 921	- b
—	158 525	1 936 245	984 026	43 657	20 550 694	8 010 822	1 663 108	24 168	31 276 475	50
—	101 820	1 903 572	272 260	—*	6 313 883	11 451 436*	in Kol. 1804	772 869	18 810 448	51
—	45 400	238 085	6638	—	221 085	2 502 327	30 267 806	222 757	33 220 613	52
238 569	105 781	560 467	29 104	—*	341 491	3 373 271	4 620 854	158 561	8 523 281	53
—	1 387 554	6 575 667	2 636 200	—	21 129 036	19 185 603	34 555 328	3 582 952	81 089 119	54
264 278	195 505	855 200	145 100	4397	1 713 259	10 734 539	1 101 604	123 421	13 822 320	55
—	3 512 604	11 745 735	1 876 807	—	153 858 830	49 576 500	87 689 358	20 828 195	313 829 690	56a
—	3 081 517	11 734 924	1 336 179	—	171 447 719	106 782 597	22 926 062	45 851 049	348 343 606	- b
—	463 084	1 822 540	710 136	—	10 862 408	41 368 072	1 464 901	1 534 366	55 939 883	- c
141 692	93 301	351 507	15 407	4227	827 430	11 547 380	5 783 689	349 565	18 527 698	57
—	—	2 946 401	512 253	—	3 067 366	48 601 509	109 588 387	—	161 769 515	58a
—	—	520 630	99 178	—	683 464	10 021 654	14 951 924	—	25 756 220	- b
499 934	795 803	14 281 499	2 634 969	1 126 075	14 169 734	88 938 228	25 922 034	3 943 663	136 734 703	59
—	12 522 906	30 409 891	4 994 153	—	229 262 558	439 340 894	in Kol. 1804	—	673 597 605	60a
—	223 708	974 241	70 314	—	1 069 440	6 398 118	854 030	804 551	9 196 453	- b
—	4 361 671	12 995 625	1 965 700	—	40 923 482	44 998 104	in Kol. 1804	9 921 782	97 799 068	- c
—	95 157	1 535 030	144 969	—	6 186 687	20 039 977	10 395 720	—	36 767 353	61
—	—	2 550 133	—	—	—	—	—	—	6 940 214	62
—	1 624 865	5 324 946	296 614	—	9 864 298	72 068 428	1 204 240	14 516 403	97 949 983	63
—	367 113	7 660 519	2 916 091	158 966	37 235 030	93 160 857	in Kol. 1804	2 281 969	135 752 913	64
—	50 103	1 653 505	493 309	—	9 355 222	22 883 631	" " 1804	—	32 732 162	65

	II. Privatbahnen (Forts.)	156	157	158	159	160	161	162			
		II. Personen- und									
		A. Im Betriebsjahre 1863									
		Personen				Personen zu ermäßigten Fahrpreisen (Militaire, Auswanderer, mit Extrazügen u. s. w.)	Ueberhaupt Personen.	Davon			
		in der I. Klasse.	in der II. Klasse.	in der III. Klasse.	in der IV.			a. im Binnenverkehre abgegangen (und angekommen). Personen.	b. im direkten abgegangen nach Stationen fremder Bahnen. Personen.	c. Verkehre angekommen von fremder Bahnen. Personen.	d. im Durchgangs-Verkehre befördert. Pers.
30	Berlin-Stettiner										
	a. Berlin-Stettin-Stargard	5076	115 959	453 652	135 856	55 263	765 806	602 145	79 094	81 775	2792
	b. Stargard-Cöslin-Colberg	620	32 739	123 724	76 394	24 618	258 093	193 814	32 911	31 370	—
31	Böhmische Westbahn	5791	40 250	218 970	—	13 707	278 718	274 865	1875	1978	—
32	Breslau-Schweidnitz-Freib.	4441	80 236	355 622	243 925	136 414	820 638	801 930	10 042	8666	—
33	Brünn-Rossitzer	558	9310	43 924	—	225	54 017	54 017	—	—	—
34	Buschtěhrader a. Lokom.-B.	418	8814	45 351	—	—	54 583	15 749	20 102	18 732	—
	Buschtěhrader b. Pferde-B.	2533	13 152	13 176	2062*	—	30 923	30 923	—	—	—
35	Frankfurt-Hanauer	8292	128 870	445 837	—	1540	584 539	531 744	28 522	24 273	—
36	Galizische Carl-Ludwig-B.	6525	67 962	189 807	—	64 678	328 972	309 388	11 607	7977	—
37	Glückstadt-Elmshorner	337	12 532	115 405	—	1059	129 333	56 185	36 188	36 960	—
38	Graz-Köflacher	40*	10 333	103 278	—	1041	114 692	114 692	—	—	—
39	Hessische Ludwigs-E.	38 418	399 477	1 179 330	—	59 763	1 676 988	1 271 437	181 173	196 865	27 513
40	Homburger	31 756	157 020	319 851	—	—	508 627	497 248	5689	5690	—
41	Kaiser Ferdinands Nordb.	44 032	316 785	1 102 071	—	401 163	1 864 051	1 482 874	179 392	198 197	3588
42	Kaiserin Elisabeth a. Lokomot.-B.	21 644	191 377	759 800	—	233 442	1 206 263	1 179 509	12 956	13 798	—
	Kaiserin Elisabeth b. Pferde-B.	—	1598	19 977	—	4024	25 599	25 599	—	—	—
43	Köln-Mindener (u. Gießener)	36 067	427 856	738 637	2 255 753	64 692	3 523 005	3 263 073	108 417	103 947	47 568
44	Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	7374	96 667	246 917	—	7935	358 893	251 828	107 065	i. Kol. 162b	i. Kol. 162b
45	Leipzig-Dresdener	16 531	237 908	940 476	—	33 614	1 228 529	935 413	134 776	142 175	16 165
46	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth.)	5241	171 706	670 237	—	—	847 184	847 184	—	—	—
47	Lübeck-Büchener	1379	44 220	120 455	—	1853	167 907	77 516	45 890	44 501	—
48	Magdeb.-Cöth-Halle-Leipz.	4535	131 146	841 659	—	29 023	1 006 363	902 210	22 319	50 910	30 924
49	a. Magdeburg-Halberstädter	10 982	167 611	542 004	—	34 412	755 009	514 928	240 081	i. Kol. 162b	i. Kol. 162b
	b. Cöthen-Bernburger	403	14 307	59 800	—	1628	76 138	76 138	—	—	—
50	Magdeburg-Wittenbergesche	883	30 568	139 415	—	15 438	186 304	163 958	11 219	11 127	—
51	Mecklenburgische	3368	98 644	204 339	—	15 826	322 177	246 839	39 637	35 701	—
52	Mohacs-Fünfkirchener	603	12 522	23 313	—	7212	43 650	43 650	—	—	—
53	Neisse-Brieger	1199	13 800	29 908	64 327	19 098	128 332	84 421	22 845	21 066	—
54	Niederländische Rhein-E.	102 662	227 718	607 911	—	222 580	1 160 871	1 105 974	26 380	28 259	258
55	Niederschlesische Zweigbahn	927	17 467	66 840	48 713	24 393	158 340	116 460	16 999	20 170	4711
56	a. Oesterreich. nördliche	21 629	167 694	714 545	—	310 907	1 214 775	970 495	77 609	145 158	21 513
	b. Oesterreich. südöstliche	27 928	218 349	447 548	—	198 551	892 376	569 428	144 217	174 987	3744
	c. Wien-Neu-Szönyer	3171	39 095	166 935	—	44 955	254 156	240 147	6667	7042	—
57	Oppeln-Tarnowitzer	414	5216	20 401	35 423	12 117	73 571	69 942	1640	1989	—
58	a. Pfälzische Ludwigsbahn	7220	212 064	806 210	—	29 411	1 054 905	778 622	276 283	i. Kol. 162b	i. Kol. 162b
	b. Pfälzische Maximiliansb.	2972	64 886	231 323	—	11 294	310 475	294 062	16 413	i. Kol. 162b	i. Kol. 162b
59	Rheinische	262 559	945 319	1 823 843	169 663	76 080	3 277 464	2 685 781	276 992	254 727	59 964
60	a. Südbahn, Oesterreichische	84 729	689 998	2 435 750	—	376 588	3 587 065	3 340 932	113 946	132 187	—
	b. Nordtiroler	2072	30 410	205 853	—	36 893	275 228	268 171	6382	675	—
	c. Venetianische u. Südtirol.	48 729	463 788	1 137 024	—	301 802	1 951 343	1 951 343	i. Kol. 162a	i. Kol. 162a	—
61	Süd-Norddeutsche	1478	33 607	236 471	—	21 345	292 901	226 932	35 713	30 256	—
62	Taunus-Bahn	34 536	306 103	777 817	—	—*	1 118 456	1 043 059	30 409	44 988	—
63	Theiß-Bahn	7183	95 561	218 538	—	77 912	399 224	243 820	79 421	75 983	—
64	Thüringische	9594	257 892	1 026 874	—	42 692	1 337 052	1 149 167	79 052	77 054	31 779
65	Werra-E	1814	67 948	340 216	—	6442	416 420	379 843	18 252	16 032	2293

163	164		165	166				167	168				
Güter = Verkehr.													
wurden befördert:													
Reisegepäck überhaupt.	Davon sind: a. Gepäck-Ueberfracht	b. Freigewicht.	Hunde (der Reisenden).	Eilgüter a. im Binnenverkehre aufgegeben und angekommen.	b. im direkten aufgegeben nach Stationen fremder Bahnen.	c. Verkehre angekommen von fremder Bahnen.	d. im Durchgangs-Verkehre befördert.	Postgüter.	Frachtgüter der Normalklasse (und sperrige) a. im Binnenverkehre aufgegeben (und angekommen).	b. im direkten aufgegeben nach Stationen fremder Bahnen.	c. Verkehre angekommen von fremder Bahnen.	d. im Durchgangs-Verkehre befördert.	
Ztr.	Ztr.	Ztr.	Anz.	Ztr.	Ztr.	Ztr.	Ztr.	Ztr.	Ztr.	Ztr.	Ztr.	Ztr.	
92 752	23 580	69 172	4147	41 135	14 330	11 058	144	20 420	300 998	138 427	114 530	1452	30a
28 745	6897	21 848	1801	3313	3156	3156	--	6437	17 624	39 792	37 951	--	- b
22 163*	—	—	370	4650	575	1151	—	--	1 439 119	71 891	96 005	—	31
53 763	wird nicht ausgeschieden	—	2036	19 379	4218	3138	—	—	418 150	178 878	101 299	—	32
2055	952	1103	12	—	—	—	—	—	6870	2922	7179	—	33
4296	990	3306	10	351	84	258	—	—	95 508	17 427	34 666	—	34a
819	250	569	10	—	—	—	—	—	6057	—	—	—	- b
—	24 802	—	1707	12 323	13 535	10 777	1045	32 294	106 355	163 605	134 379	16 443	35
43 373*	13 831	29 542	426	3876	134	5990	—	—	153 019	128 976	241 206	—	36
10 433	1525	8908	131	1556	3349	3909	—	—	22 408	42 041	44 963	—	37
1605	935	670	45	904	—	—	—	—*	378 390*	—	—	—	38
83 100	—	w. nicht gem.	10 521	49 587	59 283	50 113	32 370	—	568 252	829 733	801 956	585 579	39
17 797	—	—	1854	6877	i. Kol. 166a	i. Kol. 166a	—	6011	37 477	in Kol. 168a	in Kol. 168a	—	40
248 926	100 084	148 842	2168	71 219	40 858	31 434	—	—	978 573	965 555	1 204 103	539 314	11
83 678	34 241	49 437	1578	73 698	7132	16 497	—	—	in Kol. 169a	in Kol. 169b	in Kol. 169c	—	12a
1352	439	913	—	695	—	—	—	—	" " 169a	—	—	—	- b
176 589	wird nicht ausgeschieden	—	7840	79 435	102 753	99 577	26 889	—*	1 911 198	1 230 997	915 573	326 727	43
62 106	—	—	1160	10 506	7072	7620	68 977	—*	134 501	139 388	130 211	944 305	44
148 280	31 030	117 250	3304	92 011	47 827	43 287	12 736	73 270	571 345	836 826	929 959	449 014	45
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	46
28 221	—	—	453	2226	11 201	30 521	—	—	16 158	253 719	594 692	—	47
97 230	23 157	74 073	1987	96 510	40 914	39 112	16 503	17 910	851 685	479 664	576 602	473 684	48
115 291	—	—	2540	65 843	131 433	i. Kol. 166b	i. Kol. 166b	—	1 552 657	3 174 057	in Kol. 168b	i. Kol. 168b	49a
7718	1924	5791	240	7355	—	—	—	710	88 769	—	—	—	- b
25 866	—	—	1276	34 166	22 103	24 420	—	5163	241 545	1 225 332	in Kol. 168b	i. Kol. 168b	50
70 855	—*	—	1751	15 432	6015	11 422	—	*	201 815	155 471	293 236	—	51
4484	1719	2765	139	922	—	—	—	—	32 741	—	—	—	52
8908	2179	6729	277	269	2824	2006	—	—*	5493	22 272	30 599	—	53
81 448	71 349	10 099	51	185 837	57 879	12 295	—	—	1 593 551	210 998	113 727	—	54
16 443	3662	12 781	355	5851	5491	6937	1918	698	55 611	51 702	86 611	51 534	55
111 699*	wird nicht ausgeschieden	—	1214	35 963	23 325	15 921	5162	—	2 538 099	1 793 591	1 845 629	884 593	56a
102 835*	wird nicht ausgeschieden	—	1338	15 778	17 650	19 202	2591	—	1 656 795	2 354 792	1 651 166	152 821	- b
13 532*	wird nicht ausgeschieden	—	385	63 799	1458	773	—	—	326 513	116 020	386 738	45 905	- c
3734	851	2880	269	204	261	1127	668	880	54 498	19 355	92 091	12 472	57
46 198	46 198	—	5710	18 800	64 088	i. Kol. 166b	i. Kol. 166b	—	78 563	378 570	in Kol. 168b	i. Kol. 168b	58a
13 284	13 284	—	1775	8112	12 615	" " 166b	" " 166b	—	34 449	94 263	" " 168b	" " 168b	- b
229 502	110 715	118 787	7662	91 950	60 305	67 546	45 611	122 380	216 581	415 424	358 983	289 382	59
201 735	87 015	114 720	3739	142 499	17 617	17 621	—	—	6 891 749	854 264	417 217	—	60a
13 952	4650	9302	321	10 168	—	—	—	—	134 218	—	—	—	- b
115 941	—	—	2176	187 454	i. Kol. 166a	i. Kol. 166a	—	—	2 796 262	in Kol. 168a	in Kol. 168a	—	- c
19 665	19 665	—	—	4014	1982	5203	—	—	209 160	271 380	210 710	—	61
52 172	49 334	2838	2166	17 161	13 493	i. Kol. 166b	i. Kol. 166b	31 635	169 539	380 312	in Kol. 168b	i. Kol. 168b	62
46 114	21 971	24 143	564	4202	3496	8426	—	—	195 100	96 039	233 861	—	63
152 682	38 090	114 592	3797	106 055	47 118	40 021	31 922	14 989*	755 050	672 942	557 249	559 815	64
33 569	24 821	8748*	1829	28 051	14 571	11 100	4703	—*	182 584	228 430	206 971	117 136	65

	I. Staatsbahnen.	169 a. im Binnenverkehre aufgegeben (und angekommen). Z.-Ctr.	169 b. im direkten Verkehre aufgegeben nach Stationen fremder Bahnen. Z.-Ctr.	169 c. angekommen von fremder Bahnen. Z.-Ctr.	169 d. Durchgangs-Verkehre befördert. Z.-Ctr.	170 a. im Binnenverkehre aufgegeben (und angekommen). Z.-Ctr.	170 b. im direkten Verkehre aufgegeben nach Stationen fremder Bahnen. Z.-Ctr.	170 c. angekommen von fremder Bahnen. Z.-Ctr.	170 d. Durchgangs-Verkehre befördert. Z.-Ctr.	171 a. im Binnenverkehre aufgegeben u. angekommen (incl. Postgüter). Z.-Ctr.
		(Forts.) II. Personen- und								
		(Forts.) A. Im Betriebs-Jahre 1863								
		Frachtgüter der ermäßigten Klasse (excl. Kohlen)				Kohlen und Coaks				Ueber-
1	Badische	1 541 893*	1 058 584	676 364	253 715	4 512 878*	1 806 433	2 101 715	806 554	7 021 932
2	Bayerische (u. gepcht. Zweigb.)	10 403 882*	1 858 291	3 891 190	1 238 221	2 498 768	763 098	1 934 239	2000	14 701 828
3	Braunschweigische	3 064 510	1 684 623	1 153 191	4 228 667	1 073 087	5609	2 501 400	2 417 737	4 523 646
4	Hannoversche	5 890 076	1 264 347	1 346 074	3 370 532	4 838 947	85 470	3 117 183	3 247 600	18 687 872
5	Main-Neckar	817 415	185 360	302 750	81 535	in Kol. 169a	in Kol. 169b	in Kol. 169c	in Kol. 169d	1 219 140
6	Main-Weser	938 676	466 979	472 549	461 440	532 094*	234 321	907 690	215 354	1 729 069
7	Nassauische	2 378 690	815 808	369 312	171 409	217 262	700	15 187	2100	3 012 209
8	Preuß. Niederschles.-Märk.	3 455 369	8 652 244	in Kol. 169b	772 366	1748	7 514 960	in Kol. 170b	454 804	4 314 979
9	" Ostbahn	7 056 997	1 431 238	688 080	245 995	480 148	3402	204 548	—	8 576 402
10	" Saarbrücker (u. Trier)	1 215 156	1 365 847	4 957 324	210 669	15 542 310*	15 643 740*	in Kol. 169c	—	16 795 302
11	" Westfälische	1 589 561	in Kol. 169c	1 613 386	1 986 432	620 070	in Kol. 170c	1 589 970	1 488 210	2 669 427
12	Sächsische östliche									
	a. Sächsisch-Böhmische	3 908 397		556 605		in Kol. 169a*			in Kol. 169d	4 395 642
	b. Sächsisch-Schlesische	4 450 604		2 016 056		" " 169a*			" " 169d	5 405 874
	c. Tharandt-Freiberger	1 464 586		422 512		" " 169a*			—	1 482 363
13	Sächsische westliche									
	a. Niedererzgebirgische	9 428 194		1 847 522	in Kol. 169c	in Kol. 169a*			in Kol. 169d	10 370 558
	b. Obererzgebirgische	14 583 132		3 929 571	—	" " 169a*			—	14 838 206
	c. Sächsisch-Bayerische	13 824 136		5 192 807	in Kol. 169c	" " 169a*			in Kol. 169d	15 428 142
14	Württembergische	in Kol. 168a	in Kol. 168b	in Kol. 168c	" " 168c	" " 168a	in Kol. 168b	in Kol. 168c	" " 168c	10 804 853
		in Kolonne 169c mitenthalten.			in Kol. 169c		in Kolonne 169c mitenthalten.			
	II. Privatbahnen									
	a) unter Staatsverwaltg.									
15	Aach.-Düss. Ruhrorter a. Aach.-Düsseld.	1 128 294	821 104	835 599	244 214	1 519 638	1 362 194	890 673	—	2 827 188
	b. Ruhrort-Crf.	523 512	771 880	718 658	69 927	2 005 283	1 677 814	32 200	—	2 668 843
16	Bergisch-Märkische	16 402 760	2 374 650	5 074 304	57 979	26 497 826	6 331 807	—	—	46 020 941
17	a. Löbau-Zittauer	1 616 068	in Kol. 169c	202 106	in Kol. 169c	in Kol. 169a*	in Kol. 169c	in Kol. 169c	in Kol. 169c	2 003 432
	b. Zittau-Reichenberger	1 509 101	" " 169c	47 839	" " 169c	" " 169a*	" " 169c	" " 169c	" " 169c	1 676 869
18	a. Oberschlesische	6 100 071	6 361 616		965 720	10 474 793	9 896 381	" " 170b	174 831	16 821 808
	b. Breslau-Posen-Glogauer	1 423 582	1 734 866		1 242 263	—	1 583 577	" " 170b	1 106 726	1 577 927
19	Stargard-Posener	337 287	1 582 193	in Kol. 169b	1 810 315	—	1 003 984	" " 170b	102 741	377 537
20	Rhein-Nahe-E.	377 143	1 013 785	1 144 808	1 146 459	—	—	1 232 075	697 425	406 020
21	Wilhelms-Bahn	1 263 975	696 774	642 504	626 574	4 166 584	818 272	110 632	—	5 542 799
	b) in Privatverwaltung.									
22	Aachen-Mastrichter	688 559	390 066	1 326 733	30 441	792 874		1 199 362		1 588 401
23	Alberts-Bahn	103 238	275 994	146 519	—	5 886 435*	—	—	—	6 024 005
24	a. Altona-Kieler	1 869 285	in Kol. 169c	200 346	in Kol. 169c	in Kol. 169a	in Kol. 169c	in Kol. 169c	in Kol. 169c	2 826 191
	b. Rendsburg-Neumünster	538 602*	" " 169a	in Kol. 169a	" " 169a	—	—	—	—	839 734*
25	Aussig-Teplitzer	931 058*	" " 169a	" " 169a	—	6 877 607	in Kol. 170a	in Kol. 170a	—	7 808 665
26	Bayerische Ostbahnen	3 188 564	1 355 347	527 222	286 573	697 840	12 729	521 664	8200	5 099 874
27	Berlin-Anhaltische	2 959 304	604 606	615 109	550 832	3 699 151	—	592 320	—	7 360 597
28	a. Berlin-Hamburger	1 579 078	908 472	2 049 753	50 549	234 038	40 131	65 334	—	3 809 279
	b. Hamburg-Bergedorfer	—	3 324 196	—	—	—	78 442	—	—	—
29	Berlin-Potsdam-Magdebg.	954 744	in Kol. 169c	2 026 197	in Kol. 169c	271 805	in Kol. 170c	678 247	in Kol. 170c	2 655 963

171			172	173		174	
Güter = Verkehr.							
wurden befördert:							
haupt Güter				Außerdem Betriebs- dienst- und Baugüter			
b. im direkten Verkehre aufgegeben nach Stationen fremder Bahnen.	c. angekommen von	d. im Durchgangs-Verkehre befördert.	Zusammen.	a. tarifirte.	b. frachtfrei beförderte.	Benennung derjenigen Arten von Gütern, welche den Hauptverkehr auf der Bahn bildeten:	
Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.		
3 704 842	3 415 649	1 418 490	15 560 913	—	1 028 633	Abfälle, Bau- u. Nutzholz, rohe Baumwolle und Baumwollenwaaren .	1
3 454 351	6 873 045	1 657 876	26 687 100	886 936*	3 258 399	Getreide, Brennholz, Kohlen, Baumaterialien, Hopfen, Bier, Zucker, ꝛc.	2
2 301 221	4 253 544	8 685 975	19 764 386	—	1 332 214	Bau- u. Nutzholz, Braunkohlen, Brennholz, Chemikalien, Droguen ꝛc.	3
3 183 049	5 456 014	7 906 610	35 233 545	—	—	Kohlen, Getreide, Kartoffeln, Taback, Eisen, Spiritus, Baumwolle ꝛc.	4
828 934	765 492	971 164	3 784 730	—	—	Manufakturwaaren aller Art, Getreide, Taback (roh u. fabr.), Wein ꝛc.	5
1 027 756	1 718 834	1 228 350	5 704 009	—	22 768*	Blei, Kolonial-, Eisen- u. Eisengußw., Eisensteine, Getreide, Gyps ꝛc.	6
885 449	445 397	201 545	4 544 600	—	19 249	Bauholz, Bier, Cement (Traß, Gyps), Eisen (roh u. Bruch-) ꝛc. .	7
1845 1684*	in Kol. 171b	1 517 156	24 283 819	—	1 109 801	Steinkohlen, Getreide, Mehl ꝛc., Manufakturw., Wolle (thierische) ꝛc.	8
1 777 166	1 580 061	332 401	12 266 030	691 665	921 856	Getreide, Bau- u. Nutzholz, Steinkohl., Sämereien, Spiritus, Heringe ꝛc.	9
17 096 397	5 074 966	257 694	39 224 359	412 681	311 842	Steinkohlen, Coaks, Erze, Steine, Roheisen, Nutz- u. Bauholz, ꝛc. .	10
in Kolonne 171c mitenthalten.	3 545 858	3 852 799	10 068 084	276 114	989 881	Kohlen, Coaks, Erze, Mineralien, grobe Eisenwaaren, Blei, Getreide ꝛc.	11
	1 477 274	in Kol. 171c	5 872 916	64 189*	—*	Baumwolle, Braunkohlen, Braunsteine, Kolonialw., Droguen, Eisen ꝛc.	12a
	2 690 774	" " 171c	8 096 648	1056 210*	—*	Baumwolle, baumwollene Waaren, Bier, Braunkohlen, Droguen ꝛc. .	- b
	482 934	—	1 963 297	2960*	—*	Steinkohlen, Braunkohlen, Getreide, Flachs, Salpeter, Erze, Spielw. ꝛc.	- c
	2 473 574	in Kol. 171c	12 844 132	310 575*	—*	Steinkohlen, Coaks, Getreide, Kalk, Steine, Mehl, Manufakturwaaren ꝛc.	13a
	3 966 991	—	18 805 197	50 450*	—*	Steinkohlen, Coaks, Bau-, Brenn- u. Nutzholz, Sägew., Bausteine ꝛc.	- b
	6 096 129	in Kol. 171c	21 524 271	222 525*	—*	Steinkohl., Coaks, Holz (Bau-, Brenn-, Nutzholz u. Sägew.), Getreide ꝛc.	- c
1 702 693	3 862 186	" " 171c	16 369 732	in Kol. 171a	—	Holz, Kohlen, Getreide, Wolle, Baumwolle, Eisen, Leder- u. Schnittw. ꝛc.	14
2 374 290	1 933 189	347 397	7 482 064	38 548	100 477	Steinkohlen, Erze, Steine, Manufakturwaaren, Getreide ꝛc. .	15a
2 545 456	920 288	93 599	6 228 186	12 383	225 015	Kohlen, Holz, Eisen, Erze, Getreide, Steine, Manufakturwaaren ꝛc. .	- b
9 137 787	5 478 947	121 712	60 759 387	1 375 269	3 253 886	Steinkohlen, Roheisen, Kalksteine, Eisenerze, Bau- u. Werksteine, Sand ꝛc.	16
in Kol. 171c	327 191	in Kol. 171c	2 330 623	86 075*	—*	Baumwolle, baumwoll. Waaren, Braunkohlen, Düngemittel, Eisen ꝛc.	17a
" " 171c	117 862	" " 171c	1 794 731	11 575*	—*	Baumwolle, baumw. Waaren, Braunkohlen, Düngemittel, Eisen ꝛc. .	- b
16 721 320	in Kol. 171b	1 237 912	34 781 040	371 022	190 186*	Steinkohlen, Getreide, Kalk, Bau- u. Nutzholz, Roheisen, verarb. Eisen ꝛc.	18a
3 527 443		2 399 726	7 505 096	88 653	38 278*	Steinkohlen, Getreide, Kalk, Bau- u. Nutzholz, Zink, Hülsenfrüchte ꝛc.	- b
2 850 393		2 132 083	5 360 013	18 904	150 153*	Steinkohlen, Getreide, Heringe, Kalk, Zink in Barren, Spiritus ꝛc. .	19
1 059 485	2 461 297	1 987 193	5 913 995	115 721	144 672	Steinkohlen, Erze, Coaks, Steine ꝛc., Roheisen, Getreide u. Sämereien ꝛc.	20
1 619 277	872 597	711 695	8 746 368	—	215 050	Steinkohlen, landwirthschaftliche Produkte, Roh- und Gußeisen ꝛc. .	21
729 056	2 727 486	37 613	5 082 556	—	38 607	Kohlen, Holz, Kolonialwaaren, Erde, Erze, Steine, Spiritus ꝛc. .	22
314 205	168 730	—	6 506 940	38 420	—	Kohlen, Coaks, Papier, Lumpen, Getreide, Oelfrüchte, Steine, Blei ꝛc.	23
in Kol. 171c	495 188	in Kol. 171c	3 321 379	—	124 979	Kolonial- u. Manufakturwaaren, Getreide u. andere Feldfrüchte, Holz ꝛc.	24a
" " 171a	in Kol. 171a	" " 171a	839 734	—	4808	Manufaktur- u. Kolonialw., Feldfrüchte, Butter, Bau- u. Brennholz ꝛc.	- b
" " 171a	" " 171a	—	7 808 665*	157 891	—	Kohlen, Baumwolle, Schafwollwaaren, Bausteine und Ziegel ꝛc. .	25
1 730 843	1 411 404	505 601	8 717 722	—	927 119	Getreide, Holz, Kohlen	26
1 054 054	1 841 129	964 374	11 191 156	—	397 501	Baumwollene Waaren, Bier, Chemikalien, Droguen u. Farbewaaren ꝛc.	27
2 518 316	2 962 420	266 391	9 556 406	—	492 609	Baumwolle, Kolonialwaaren, Droguen, Getreide, Häute, Holz ꝛc. .	28
6 769 353	—	—	6 769 353	—	—		
in Kol. 171c	4 201 679	in Kol. 171c	6 857 642	—	—	Eisen u. Eisenw., Getreide, Garten- u. Feldfrüchte, Metalle, Bier ꝛc.	29

	II. Privatbahnen. (Forts.)	169 Frachtgüter der ermäßigten Klasse (excl. Kohlen) a. im Binnenverkehre aufgegeben (und angekommen). Z.-Ctr.	169 b. im direkten Verkehre aufgegeben nach Stationen fremder Bahnen Z.-Ctr.	169 c. angekommen von Bahnen Z.-Ctr.	169 d. im Durchgangs-Verkehre befördert. Z.-Ctr.	170 (Forts.) II. Personen- und (Forts.) A. Im Betriebs-Jahre 1863 Kohlen und Coaks a. im Binnenverkehre aufgegeben (und angekommen). Z.-Ctr.	170 b. im direkten Verkehre aufgegeben nach Stationen fremder Bahnen. Z.-Ctr.	170 c. angekommen von Bahnen. Z.-Ctr.	170 d. im Durchgangs-Verkehre befördert. Z.-Ctr.	171 Ueberhaupt a. im Binnenverkehre aufgegeben u. angekommen (incl. Postgüter). Z.-Ctr.
30	Berlin-Stettiner									
	a. Berlin-Stettin-Stargard	2 370 471	1 765 586	2 632 809	30 049	297 527	—	—	—	3 030 554
	b. Stargard-Cöslin-Colberg	709 852	746 428	289 406	—	53 816	—	7780	—	791 042
31	Böhmische Westbahn	1 006 496*	63 439*	5806*	—	1 515 156	148 807	—	—	3 965 421
32	Breslau-Schweidnitz-Freib.	3 803 198	263 395	224 740	—	7451 280	2 787 104	—	—	11 692 007
33	Brünn-Rossitzer	169 605*	147 233*	176 229*	—	1 332 623	587 700	112	—	1 509 098
34	Buschtěhrader a. Lokom.-B.	54 387	—	22 773	—	4 759 236	4 952 292	—	—	4 909 482
	Buschtěhrader b. Pferde-B.	77 894	—	—	—	1 116 098	—	—	—	1 200 049
35	Frankfurt-Hanauer	720 028	311 654	265 828	115 213	80*	6898*	19 404*	18 425*	871 080
36	Galizische Carl-Ludwig-B.	1 532 315*	2 626 210*	336 129*	—	25 330	2	5074	—	1 714 540*
37	Glückstadt-Elmshorner	207 747	254 908	127 964	—	in Kol. 169a	in Kol. 169b	in Kol. 169c	—	231 711
38	Graz-Köflacher	138 631	—	—	—	1 867 646	—	—	—	2 385 571
39	Hessische Ludwigs-E.	2 191 809	1 510 443	2 429 198	1 094 071	in Kol. 169a	in Kol. 169b	in Kol. 169c	in Kol. 169d	2 809 648
40	Homburger	261 833	in Kol. 169a	in Kol. 169a	—	" " 169a	" " 169a	" " 169a	—	312 198
41	Kaiser Ferdinands Nordb.	7 846 849*	2 899 326*	6 914 318*	1550 889*	8 168 082	823 730	571 590	78 700	17 064 723
42	Kaiserin Elisabeth a. Lokom.-Bahn	6 207 490*	1 173 612*	1 091 826*	—	592 619	—	13 949	—	6 873 807
	Kaiserin Elisabeth b. Pferde-Bahn	1 056 300	—	—	—	in Kol. 169a	—	—	—	1 056 995
43	Köln-Mindener (u. Gießener)	16 098 759	6 979 786	5 167 571	1 071 524	41 236 267	12 539 763	3 732 252	684 456	59 325 659
44	Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	926 843	462 557	833 406	2 658 052	in Kol. 169a	in Kol. 169b	in Kol. 169c	in Kol. 169d	1 071 850
45	Leipzig-Dresdener	3 673 682	1 534 341	2 490 720	801 614	1 169 240	374 654	295 886	121 520	5 579 548
46	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	—	—	—	—	64 857	—	—	—	64 857
47	Lübeck-Büchener	57 227	1 019 713	131 006	—	—	—	—	—	75 611
48	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	4 894 000	752 550	913 746	755 954	7 194 274	—	280 252	—	13 054 382
49	a. Magdeburg-Halberstädter	894 064	4 272 484	in Kol. 169b	in Kol. 169b	593 954	2 594 387	in Kol. 170b	in Kol. 170b	3 106 518
	b. Cöthen-Bernburger	537 322	—	—	—	1 281 201	—	—	—	1 915 357
50	Magdeburg-Wittenbergesche	635 601	174 255	in Kol. 169b	in Kol. 169b	651 027	—	—	—	1 567 502
51	Mecklenburgische	745 662	547 006	89 122	—	342 183	30	1800	—	1 305 092
52	Mohacs-Fünfkirchener	367 496	—	—	—	3 795 853	—	—	—	4 197 012
53	Neisse-Brieger	123 908	268 381	239 846	—	9898	—	874 211	—	139 568
54	Niederländische Rhein-E.	in Kol. 169a	812 414	324 807	—	in Kol. 169a	—	2 184 750	—	1 779 388
55	Niederschlesische Zweigbahn	646 894	343 296	392 828	279 670	36 042	—	218 741	—	745 096
56	a. Oesterreich. nördliche	2 321 296	548 055	743 858	49 083	271 633	3519	8 293 409	442 284	5 166 991
	b. Oesterreich. südöstliche	2 416 091	2 368 492	1 517 013	44 764	626 543	17 811	224 111	76	4 715 207
	c. Wien-Neu-Szönyer	2 575 495	630 473	44 669	2456	182 912	—	4960	—	3 148 719
57	Oppeln-Tarnowitzer	949 651	231 683	197 335	86 797	395 726	—	551 863	—	1 400 959
58	a. Pfälzische Ludwigsbahn	3 209 847	4 109 303	in Kol. 169b	in Kol. 169b	6 818 835	2 579 828	in Kol. 170b	in Kol. 170b	10 126 045
	b. Pfälzische Maximiliansb.	946 303	1 081 292	" " 169b	" " 169b	1 382 830	—	—	1 492 540	2 371 994
59	Rheinische	5 248 687	2 503 748	1 771 734	1 299 351	4 056 305	12 399	2 995 330	252 470	9 735 903
60	a. Südbahn, Oesterreichische	9 639 049	2 550 583	1 663 052	—	3 718 748	110 357	20 915	—	20 395 045
	b. Nordtiroler	922 824	—	—	—	121 990	—	—	—	1 189 200
	c. Venetianische u. Südtirol.	3 083 399	in Kol. 169a	in Kol. 169a	—	10 146	in Kol. 170a	in Kol. 170a	—	6 077 261
61	Süd-Norddeutsche	1 372 218*	304 413*	562 911*	—	1 087 995	69 990	3548	—	2 673 387
62	Taunus-Bahn	147 933	326 289	in Kol. 169b	in Kol. 169b	51 563*	416 477*	in Kol. 170b	in Kol. 170b	417 831
63	Theiß-Bahn	1 626 807*	2 379 254*	647 208*	—	41 513	6514	16 534	—	1 867 622
64	Thüringische	4 252 657	1 443 369	2 117 968	910 326	in Kol. 169a	in Kol. 169b	in Kol. 169c	in Kol. 169d	5 128 751
65	Werra-E.	1 292 263	386 884	418 902	311 946	" " 169a	" " 169b	" " 169c	" " 169d	1 502 895

Güter-Verkehr.

171			172	173		174	
wurden befördert:							
haupt Güter				Außerdem Betriebs- dienst- und Baugüter			
b. im direkten Verkehre aufgegeben nach Stationen fremder Bahnen.	c. angekommen von	d. im Durchgangs-Verkehre befördert.	Zusammen.	a. tarifirte.	b. frachtfrei beförderte.	Benennung derjenigen Arten von Gütern, welche den Hauptverkehr auf der Bahn bildeten:	
Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.		
1 918 343	2 758 397	31 645	7 738 939	—	121 214	Getreide, Heringe, Hülsenfrüchte u. Sämereien, Bau- u. Nutzholz ꝛc.	30a
789 376	338 293	—	1 918 711	—	21 548	Getreide, Bauholz, Brennholz, Spiritus, Hülsenfrüchte, Kalk ꝛc.	- b
284 715	102 962	—	4 353 098*	—	267 920	Kohlen, Holz, Roheisen, Eisen, Ziegel, Steine, Bier, Zucker ꝛc.	31
3 233 595	329 177	—	15 254 779	—	726 621	Steinkohlen, Coaks, Steine, Erden, Feld- u. Garten-Erzeugnisse ꝛc.	32
737 855	183 520	—	2 430 473	—	—	Kohlen u. Coaks, Eisen u. Eisenwaaren, Brennholz, Getreide u. Zucker	33
4 969 803	57 697	—	9 936 982	252 800	128 966	Steinkohlen, Coaks, Bau- u. Grubenholz, Viktualien, Eisen u. Eisenerze	34a
—	—	—	1 200 049	99 587	3468	Steinkohlen, Brennholz, Steine und Viktualien	- b
495 692	430 388	151 126	1 948 286	—	—	Hölzer aller Art, Steine, Getreide, Hülsenfrüchte, Eisen ꝛc. .	35
2 755 622	588 399	—	5 058 561*	—	619 192	Getreide, Salz, Horn- u. Borstenvieh, Bau- u. Werkholz, Oel ꝛc.	36
300 298	176 836	—	708 845	—	51 586	Zucker, Syrup, Kolonialwaaren, Getreide, Steinkohlen, Cicherien ꝛc.	37
—	—	—	2 385 571	—	153 562	Braunkohlen, Eisen und Steine	38
2 399 459	3 281 297	1 712 020	10 202 424	—	—	Steinkohlen, Coaks, Erze, Eisen, Steine, Holz, Wein, Leder, Glas ꝛc.	39
in Kol. 171a	in Kol. 171a	—	312 198	—	12 931	Baumaterialien und Steinkohlen	40
4 729 469	8 721 445	2 168 903	32 684 540*	—	2 963 828	Kohlen, Körnerfrüchte, Hornvieh, Eisen u. Eisenwaaren, Getränke ꝛc.	41
1 180 744	1 122 272	—	9 176 823*	—	1 956 404	Abfälle, Baumwolle, chemische Produkte, Eisen, Getreide, Holz, Mehl ꝛc.	42a
—	—	—	1 056 995	—	121 961	Eisen u. Eisenw., chem. Produkte, Getränke, Getreide, Gyps, Glas ꝛc.	- b
20 853 299	9 914 973	2 109 596	92 203 527	2 252 839	—	Kohlen, Erze, Roheisen, Getreide u. Hülsenfrüchte, Eisen- u. Stahlw. ꝛc.	43
609 017	971 237	3 671 334	6 323 438	. •	—	Steinkohlen, Koaks, Eisen u. Eisenw., Getreide u. Hülsenfrüchte, Holz ꝛc	44
2 793 648	3 759 852	1 384 884	13 517 932	—	—	Kohlen und Koaks, Eisen und Eisenwaaren, Manufakturwaaren	45
—	—	—	64 857	—	—	Kohlen und Koaks	46
1 284 633	756 219	—	2 116 463	—	—	Rohprodukte und Handelsgüter	47
1 273 128	1 809 712	1 246 141	17 383 363	—	—	Baumwolle, Eisen u. Eisenw., Farbehölzer, Farbew., Felle, Getreide ꝛc.	48
10 175 361	in Kol. 171b	in Kol. 171b	13 281 879	—	—	Rohzucker, Syrup, Spiritus, Oel, Getreide, Mühlenfabrikate, Bauholz ꝛc.	49a
—	—	—	1 915 357	—	—	Kohlen	- b
729 313	717 097	in Kol. 171b	3 013 912	8731	—	Getreide, Hülsenfrüchte, Wolle, Braun- u. Steinkohlen, Hüttenprod. ꝛc.	50
708 522	395 580	—	2 409 194	—	173 583	Getreide, Hülsenfrüchte, Koaks, Steinkohlen, Bau- und Nutzholz ꝛc.	51
—	—	—	4 197 012	—	47 439	Steinkohlen, Getreide, Wein, Taback, Salz, Mehl, Holz u. Hülsenfrüchte	52
293 477	1 146 662	—	1 579 707	—	27 930	Steinkohlen, Kalk, Getreide u. Hülsenfrüchte, Mühlenfabrikate, Salz ꝛc.	53
1 081 291	2 635 579	—	5 496 258	413 344	—	Getreide, Gemüse, Holz, Baumwolle, Kaffee, Mehl, Oel, Steinkohlen ꝛc.	54
400 489	705 117	333 122	2 183 824	—	17 820	Getreide	55
2 368 490	10 898 817	1 381 422	19 815 720	744 598	578 738	Kohlen, Zucker, Spiritus, Getreide, Mahlprodukte, Manufakturw. ꝛc.	56a
4 758 745	3 411 492	500 252	13 385 696	531 809	1 258 062	Bauholz, Steinkohlen, Wein, Getreide, Raps, Mehl, Salz, Wolle ꝛc	- b
747 951	437 140	48 361	4 382 171	19 271	147 786	Brennholz, Steinkohlen, Zucker, Wein, Getreide, Hülsenfrüchte, Salz ꝛc.	- c
251 299	842 419	99 937	2 594 614	54 855	—	Kohlen, Roheisen, Bretter u. Hölzer aller Art, Schmiedeeisen, Erze ꝛc.	57
7 131 789	in Kol. 171b	in Kol. 171b	17 257 834	—	—	Kohlen, Koaks, Erze, Roheisen, Schienen, Holz u. Bretter, Steine ꝛc.	58a
2 680 740	" " 171b	" " 171b	5 052 734	—	—	Kohlen, Koaks, Erze, Roheisen, Schienen, Holz u. Bretter, Steine ꝛc.	- b
2 991 876	5 193 593	1 886 844	19 808 216	106 091	327 299	Bauholz, Baumwolle, Bier, Blei, Eisen, Erze, Getreide, Hadern ꝛc.	59
3 532 821	2 118 805	—	26 046 671	—	3 100 469	Getreide, Hölzer, Kohlen, Eisen, Eisen- u. Stahlw., Wein, Mahlprod. ꝛc.	60a
—	—	—	1 189 200	—	148 523	Getreide, Kohlen, Holz, Zucker, Cement, Salz, Pech und Schwellen .	- b
in Kol. 171a	in Kol. 171a	—	6 077 261	156 238	406 366	Getreide, Mehl, Nutzholz, Eisen u. Stahl, Zucker, Branntweine u. Wein	- c
650 765	782 372	—	4 106 524*	—	355 706	Mineralien u. mineral. Produkte, Bodenerzeugnisse, Manufakturen ꝛc.	61
1 136 571	in Kol. 171b	in Kol. 171b	1 554 402	—	—	Kolonialw., Wein, Feldfrüchte, Steinkohlen, Eisenerze, Farbehölzer ꝛc.	62
2 485 303	906 029	—	5 238 954*	—	721 970	Getreide aller Art, Salz, Bauholz, Hornvieh, Borstenvieh, Schafwolle ꝛc.	63
2 163 429	2 715 238	1 502 093	11 509 511	41 623	217 632	Holz, Salz, Getreide, Mühlenfabrikate, Eisen und Eisenwaaren	64
629 885	636 973	433 785	3 203 541	—	—	Holz, Kohlen, Steine und Vieh	65

	173			176		177		178		
	(Forts.) A. Im Betriebsjahre 1863 wurden befördert:							(Forts.) II. Personen- und		
	Fahrzeuge aller Art.			Thiere.		Gewicht		a.	b.	c.
I. Staatsbahnen.	a. Equipagen.	b. Eisenbahn-Fahrzeuge (Locomotiven, Tender u. Wagen).	c. Sonstige Fahrzeuge (Arbeitswagen, Schlitten, Karrirstühen u. s. w.)	a. Pferde (Luxus-, Koppel- ꝛc.)	b. Rindvieh, Schweine u. sonstige Thiere.	a. der in Kol. 176a u. b. aufgeführten Thiere.	b. der außerdem beförderten Thiere.	Sämmtliche Personen in der I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse
								haben zurückgelegt		
	Anz.	Anz.	Anz.	Stück.	Stück.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Meilen.	Meilen.	Meilen.
1 Badische	441	in Kol. 168, 169 u. 170		2970	169 014	738 660	4694*	732 250	4 717 708	11 710 739
2 Bayerische (u. gepcht. Zwgb.)	718	in Kol. 168 u. 169		9760	280 835*	—	—	714 388	8 786 506	18 422 355
3 Braunschweigische	283	160	8	7219	162 959	261 130	833*	129 125	1 450 243	3 156 141
4 Hannoversche	1174	in Kol. 175a	in Kol. 175a	1632*	10 069*	—	—	445 645	4 699 139	10 118 758
5 Main-Neckar	174	166	12*	1785	26 776	—*	—	—	—	—
6 Main-Weser	152	12*	676	368	1178	4145	162 313	219 577	2 097 376	3 274 430
7 Nassauische	17	131	1	385	11 098	1672	4647	101 251	806 765	2 164 159
8 Preuß. Niederschles.-Märk.	407	484	—	7192	504 053	396 349	in Kol. 177a	379 414	3 481 333	4 862 023
9 „ Ostbahn	623	361	178	16 467	775 305	798 969	1545*	663 358	5 751 089	6 244 290
10 „ Saarbrücker (u. Trier)	54	—	—	3387	85 190	96 935	229	36 354	314 909	1 198 871
11 „ Westfälische	40	35	96	2685	19 513	92 504	757	29 607	376 765	1 019 110
12 Sächsische östliche										
a. Sächsisch-Böhmische	6	1	40	232	409	—*	69 021	50 672	554 959	1 394 959
b. Sächsisch-Schlesische	3	136	75	177	1229	—*	189 914	40 442	862 963	2 660 354
c. Tharandt-Freiberger	—	—	46	7	306	—*	9545	1427	73 514	383 390
13 Sächsische westliche										
a. Niedererzgebirgische	—	18	98	125	1618	—*	150 251	26 976	774 087	2 816 036
b. Obererzgebirgische	3	—	20	31	229	—*	14 574	9042	152 227	522 802
c. Sächsisch-Bayerische	115	43	—	248	1072	—*	162 843	63 230	1 446 421	3 638 202
14 Württembergische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
II. Privatbahnen										
a) unter Staatsverwaltg.										
15 Aach.-Düss. a. Aach.-Düsseld.	65	—	—	4442	102 440	39 978	134 601	43 112	510 513	841 120
Ruhrorter b. Ruhrort-Crf.	15	14	—	684	37 444	6156	56 257	7767	167 610	343 163
16 Bergisch-Märkische	7	—	192	538	51 122	220 201	—	48 921	1 073 893	3 049 358
17 a. Löbau-Zittauer	—	—	29	22	290	—*	22 726	1455	76 118	392 544
b. Zittau-Reichenberger	—	—	10	8	220	—*	24 287	889	51 202	252 457
18 a. Oberschlesische	213	—	—	3695	41 346	96 407	380	90 244	1 249 201	1 715 681
b. Breslau-Posen-Glogauer	130	—	—	1876	154 321	104 782	326	41 005	572 306	1 639 788
19 Stargard-Posener	89	—	—	4376	346 736	216 918	314	21 630	397 036	874 860
20 Rhein-Nahe-E.	60	783	—	2320	84 410	126 605	190	67 038	383 804	1 050 614
21 Wilhelms-Bahn	76	116	—	782	27 758	47 596	—	12 153	175 791	312 913
b) in Privatverwaltung.										
22 Aachen-Mastrichter	15	2	—	2571	91 338	160 111	—	52 659	256 701	650 434
23 Alberts-Bahn	16	—	—	7*	140*	—*	22,7	2702	109 173	481 739
24 a. Altona-Kieler	137	—	—	5010	88 962	351 376	—	37 235	473 453	2 639 894
b. Rendsburg-Neumünster	40	—	—	5689	32 856	198 459	—	—	—	—
25 Aussig-Teplitzer	i. K. 169a*	—	—	—	in K. 169a*	in Kol. 169a	—	—	—	—
26 Bayerische Ostbahnen	426	—	—	2111	189 365	—*	—	81 097	1 710 955	6 725 580
27 Berlin-Anhaltische	143	13	16	3233	99 935	228 604	390	197 356	2 391 935	4 992 970
28 a. Berlin-Hamburger	223	60	147	12 192	360 900*	570 622	—	165 525	2 306 701	3 407 008
b Hamburg-Bergedorfer	119	—	—	6035	216 241	—	—	—	—	—
29 Berlin-Potsdam-Magdebgr.	144	—	—	3016	59 455	135 868	—	225 476	2 064 663	4 313 154

178		179	180						181	

Güter-Verkehr.

B. Durchschnitts-Verhältnisse.

d.	e.		a.	b.	c.	d.	e.	f.		
Sämmtliche in der IV. Klasse	Personen zu ermäßigten Fahrpreisen (Militairs ꝛc.)	Zusammen.	Sämmtliche		Sämmtliche		Sämmtliche		Zusammen.	
			Eilgüter	Postgüter	Frachtgüter der Normalklasse (u. sperrige)	Frachtgüter der ermäßigten Klasse (excl. Kohlen)	Kohlen und Coaks	Betriebsdienst- und Baugüter		
haben zurückgelegt			haben zurückgelegt		haben zurückgelegt		haben zurückgelegt			
Meilen.	Meilen.	Personenmeilen.	Meilen.		Meilen.		Meilen.		Centnermeilen.	
—	365 382	17 526 079	3 610 963	846 367	27 139 919	37 995 074	96 028 342*	13 303 886	178 924 531	1
—	393 252	28 316 501	—	—	—	—	—	—	632 484 270	2
—	300 298	5 035 807	1 764 496	—	31 567 901	in Kol. 140c	123 044 443	3 740 632	160 117 472	3
—	—*	15 263 542	—	—	—	—	—	—	430 708 441*	4
—	—	4 212 384	—	—	—	—	—	—	27 735 761	5
—	363 315	5 934 698	1 995 409	—*	27 377 403	32 876 975	17 350 644*	2 019 168	81 619 599	6
—	81 397	3 153 572	—*	—	—	—	—	—	—*	7
6 849 073	547 011	16 118 854	3 424 345	143 519	69 599 070	265 136 750	267 599 732	24 369 819	630 273 235	8
6 078 232	2 220 976	20 957 945	3 451 483	—*	59 052 637	146 067 278	4 776 075	32 699 655	246 047 128	9
716 507	190 485	2 457 126	177 208	—	1 442 652	41 837 818	84 397 437	1 277 571	129 132 686	10
1 948 755	193 210	3 573 447	626 031	34 800	9 481 310	42 656 695	35 022 427	4 087 536	91 908 799	11
—	21 785	2 022 375	326 179	—*	11 719 502	15 235 836	in Kolonne 180d mitenthalten.	28 033	27 309 550	12a
—	155 380	3 719 139	782 522	—*	16 187 403	56 666 346		546 665	74 182 936	- b
—	15 816	474 147	11 997	—*	235 942	6 418 223		1714	6 667 876	- c
—	138 906	3 756 005	754 227	—*	9 562 997	71 748 971		1 721 986	83 788 181	13a
—	12 662	696 733	112 450	—*	1 084 970	26 481 217		37 694	27 716 331	- b
—	86 158	5 234 011	2 246 469	—*	28 739 869	196 523 291		491 368	228 000 997	- c
—	—	15 017 370	—	—	—	—	—	—	207 240 807	14
1 234 449	6292	2 633 486	552 702	222 565	2 789 928	16 489 649	11 761 737	544 657	32 361 238	15a
550 646	6036	1 075 222	208 414	76 613	1 227 693	8 647 500	13 879 461	833 554	24 873 233	- b
4 372 959	77 345	8 622 476	1 882 293	410 553	24 170 740	150 081 404	153 850 322	20 747 277	351 142 589	16
—	10 771	480 888	82 291	—	1 749 510	7 302 496	in Kol. 180d	69 011	9 203 308	17a
—	423	304 971	37 590	—	783 867	5 099 403	" " 180d	11 445	5 932 305	- b
1 827 695	748 348	5 631 169	400 430	—	12 726 590	176 254 197	334 930 898	2 561 116*	526 873 231	18a
804 429	637 302	3 694 830	234 632	—	6 465 518	63 967 984	50 753 604	1 208 854*	122 630 592	- b
681 823	767 805	2 743 154	244 029	—	6 288 023	55 345 362	15 730 280	356 628*	77 964 322	19
300 245	266 374	2 068 075	361 104	63 837	2 602 985	36 089 352	22 896 334	1 932 448	63 946 060	20
521 765	12 293	1 034 915	62 756	—	2 561 182	20 519 634	38 316 160	1 544 029	63 003 761	21
—	104 150	1 063 944	317 449	288	1 662 905	9 244 610	2 034 558	128 133	13 387 943	22
—	10 733	604 347	9238	18 988	142 496	992 891	6 083 043	38 420	7 285 076	23
—	i. K. 178a–c	3 150 582	558 336	—	11 768 515*	17 723 850	in Kol. 180d	743 126	30 793 827	24a
—	—	—*	—	—	—	—	—	—	—*	- b
—	—	403 486	—	—	—	—	—	—	—	25
—	303 060	8 820 692	1 547 800	—	13 446 876	169 236 970	in Kol. 180d	—	184 231 646	26
—	524 763	8 107 024	2 704 761	261 014	37 138 351	56 354 813	33 177 203	3 658 946	133 295 088	27
1 271 546	936 016	8 086 796	3 034 053	—	97 685 912	66 255 015	2 224 655	6 448 380	175 648 015	28a
—	—	799 901	—	—	—	—	—	—	14 147 948	- b
351 012	593 332	7 547 637	2 492 353	—	50 477 000	46 801 340	10 741 520	—	110 512 213	29

	II. Privatbahnen. (Forts.)	175 (Forts.) A. Im Betriebsjahre 1863 wurden befördert: Fahrzeuge aller Art. a. Equipagen. Anz.	175 b. Eisenbahn-Fahrzeuge (Lokomotiven, Tender u. Wagen). Anz.	175 c. Sonstige Fahrzeuge (Radelwagen, Schlitten, Karrenräder u. s. w.) Anz.	176 Thiere. a. Pferde (Luxus-, Reppel- ꝛc.) Stück.	176 b. Rindvieh, Schweine u. sonstige Thiere. Stück.	177 Gewicht a. der in Kol. 176a u. b. aufgeführten Thiere. Z.-Ctr.	177 b. der außerdem beförderten Thiere. Z.-Ctr.	178 (Forts.) II. Personen- und a. Sämmtliche Personen in der I. Klasse haben zurückgelegt Meilen.	178 b. Sämmtliche Personen in der II. Klasse haben zurückgelegt Meilen.	178 c. Sämmtliche Personen in der III. Klasse haben zurückgelegt Meilen.
30	Berlin-Stettiner										
	a. Berlin-Stettin-Stargard	448	503	—	3114	265 492	363 725	—	53 701	1 140 974	3 474 654
	b. Starg.-Cöslin-Colberg	64	—	—	1467	92 424	100 660	—	6533	287 755	869 012
31	Böhmische Westbahn	76	—	—	175	38 501	44 720	—	45 850	318 905	1 501 395
32	Breslau-Schweidnitz-Freib.	183	—	—	311	24 211	45 818	170	33 619	531 163	1 738 993
33	Brünn-Rossitzer	6	—	—	1	1509	3354	—	1596	26 068	119 373
34	Buschtehrader a. Lokom.-B.	—	—	—	2	1067	1812	—	1023	18 226	87 801
	Buschtehrader b. Pferde-B.	—	—	—	—	—	—	—	10 109	54 052	48 493
35	Frankfurt-Hanauer	52	25	—	676	20 376	—	—	28 230	360 258	920 000
36	Galizische Carl-Ludwig-B.	325	1	45	2544	282 316	812 781	—	106 357	1 073 799	2 393 890
37	Glückstadt-Elmshorner	36	—	—	164	5340	16 965	—	1299	37 847	318 608
38	Graz-Köflacher	8	—	3	27	234	1989	in Kol. 177a	194	29 210	268 908
39	Hessische Ludwigs-E.	157	—	—	3346	50 776	—	—	263 932	2 013 364	3 785 649
40	Homburger	—	—	—	—	—	—	—	81 065	339 728	552 778
41	Kaiser Ferdinands Nordb.	1229	179	—	9464	926 291	2 259 368	7074	568 748	3 789 490	9 285 756
42	Kaiserin Elisabeth a. Lokom.-Bahn	336*	24	in Kol. 175a	3800*	242 291	377 469	—	—	—	—
	Kaiserin Elisabeth b. Pferde-Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
43	Köln-Mindener (u. Gießener)	156	436	208	9181	217 554	401 618	—	536 579	3 967 955	3 641 626
44	Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	66	102	51	196*	920*	—	—	—	—	—
45	Leipzig-Dresdener	169	220	6	4197	75 867	126 516	3766*	147 988	1 787 278	5 053 001
46	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	—	—	—	—	2859	—	—	4193	131 896	536 190
47	Lübeck-Büchener	56	—	—	619	16 233	—	—	8101	214 092	462 295
48	Magdb.-Cöthen-Halle-Leipz.	442	49	—	9698	100 784	334 403	397	49 300	1 023 741	3 653 244
49	a. Magdeburg-Halberstädter	177	—	—	4046	76 245	192 695	—	56 980	774 644	1 949 477
	b. Cöthen-Bernburger	14	—	—	162	7255	13 335	60	1088	39 782	163 183
50	Magdeburg-Wittenbergesche	192	—	—	5474	62 288	210 594	—	9915	268 079	1 499 726
51	Mecklenburgische	152	—	—	2417	48 723	87 277	—	24 076	643 710	1 133 966
52	Mohacs-Fünfkirchener	27	—	—	10	626	1443	—	4068	73 480	115 137
53	Neisse-Brieger	17	—	56	750	7121	15 239	55	5428	70 892	139 797
54	Niederländische Rhein-E.	186	—	—	1855	82 127	394 216	—	817 417	1 565 714	2 804 982
55	Niederschlesische Zweigbahn	30	—	—	383	36 598	37 987	—	5082	102 987	287 348
56	a. Oesterreich. nördliche	885*	—	—*	3503*	193 908	332 236	4971	425 107	2 186 383	5 621 641
	b. Oesterreich. südöstliche	757*	—	—*	5172*	635 265	1 756 212	14 695	545 349	3 148 225	4 959 833
	c. Wien-Neu-Szönyer	80*	—	—*	1971*	128 031	342 390	3668	33 912	313 520	1 012 024
57	Oppeln-Tarnowitzer	43	—	—	356	1249	1958	1844	2939	19 731	93 844
58	a. Pfälzische Ludwigsbahn	54	—	—	1967	69 726	—	—	31 704	737 930	2 176 767
	b Pfälzische Maximiliansb.	11	—	—	71	15 251	—	—	11 266	183 199	326 165
59	Rheinische	263	87	—	4021	34 889	202 092	766	1 921 685	4 646 514	6 417 563
60	a Südbahn, Oesterreichische	1323	—	in Kol. 175a	7621	371 735	—	—	1 235 817	4 982 642	11 668 526
	b Nordtiroler	73	—	—	99	4584	23 495	1413	14 972	147 443	588 118
	c. Venetianische u. Südtirol.	332	—	—	1532	47 571	—	—	504 272	2 974 257	5 155 425
61	Süd-Norddeutsche	60	—	—	416	23 785	39 136	420	7833	178 017	1 254 023
62	Taunus-Bahn	42	in Kol. 175a	in Kol. 175a	244	5205	—	—	124 626	807 120	1 618 387
63	Theiß-Bahn	35	—	347	2708	260 754	582 320	1668	102 074	1 191 266	2 406 741
64	Thüringische	250	27	—	7022	51 735	270 138	—	159 404	2 330 135	4 803 867
65	Werra-E	106	—	—	805	21 384	92 781	—	16 040	381 193	1 206 169

178	179	180					181	
Güter-Verkehr.								
B. Durchschnitts-Verhältnisse.								
d. Sämmtliche in der IV. Klasse haben zurückgelegt Meilen.	e. Personen zu ermäßigten Fahrpreisen (Militairs ꝛc.) haben zurückgelegt Meilen.	Zusammen. Personenmeilen.	a. Sämmtliche Eilgüter haben zurückgelegt Meilen.	b. Sämmtliche Postgüter haben zurückgelegt Meilen.	c. Sämmtliche Frachtgüter der Normalklasse (u. Sperrige) haben zurückgelegt Meilen.	d. Sämmtliche Frachtgüter der ermäßigten Klasse (excl. Kohlen) haben zurückgelegt Meilen.	e. Sämmtliche Kohlen und Coaks haben zurückgelegt Meilen.	f. Sämmtliche Betriebsdienst- und Baugüter haben zurückgelegt Meilen.	Zusammen. Centnermeilen.	
887 350	371 639	5 928 318	832 969	231 942	6 736 732	59 007 457	1 624 297	808 319	69 241 716	30a
349 367	327 621	1 840 288	103 086	73 726	1 310 137	15 413 008	622 462	139 355	17 661 774	- b
—	168 380	2 034 530	88 140	—	18 512 947	14 522 503	16 794 000	2 210 340	52 127 930	31
1 097 663	827 315	4 228 753	226 190	—	5 455 677	28 155 377	81 373 598	2 850 135	118 060 977	32
—	618	147 655	—	—	47 519	1 400 310	6 433 457	—	7 881 286	33
—	—	107 050	1744	—	297 327	155 431	21 883 096	161 850	22 499 448	34a
5944*	—	118 598	—	—	27 101	348 736	3 939 582	363 289	4 678 708	- b
—	8334	1 316 822	169 412	86 204	1 824 531	5 305 643	197 925	—	7 583 715	35
—	1 160 904	4 734 950	350 200	—	in Kol. 1804	122 923 032	in Kol. 1804	—	123 273 232	36
—	3364	361 118	29 036	—	379 978	1 810 453	" " 1804	—	2 219 467	37
—	4781	303 093	3336	—	1 719 691	698 547	9 092 918	—	11 514 492	38
—	332 880	6 395 825	1 420 948	—	22 376 366	51 871 472	in Kol. 1804	—	75 668 786	39
—	—	973 571	15 845	15 028	90 323	175 566	373 337	32 328	702 427	40
—	5 034 384	18 678 378	2 747 625	—	77 500 190	311 568 662	221 076 964	45 927 634	658 821 075	41
—	—	9 090 452	—	—	—	—	—	—	171 510 517	42a
—	—	128 123	—	—	—	—	—	—	16 874 664	- b
7 655 248	948 657	16 750 065	5 272 000	—	62 855 895	276 524 160	450 041 098	22 729 777	817 422 930	43
—	—	2 054 168	1 007 775	—	14 294 473	55 852 314	in Kol. 1804	—	71 154 562	44
—	271 929	7 260 196	1 953 541	656 891	27 328 138	72 436 940	12 435 400	—	114 810 910	45
—	—	672 279	—	—	—	—	51 886	—	51 886	46
—	—	684 488	—	—	—	—	—	—	12 427 472	47
—	321 490	5 047 775	2 023 803	152 390	28 115 145	57 000 499	21 617 782	—	108 909 619	48
—	178 985	2 960 086	1 025 316	—	20 994 079	27 702 958	15 821 334	—	65 543 687	49a
—	in Kol. 1784**	204 053	20 086	2130	in Kol. 1804	4 143 705	in Kol. 1804	—	4 165 921	- b
—	158 525	1 936 245	984 026	43 657	20 550 694	8 010 822	1 663 108	24 168	31 276 475	50
—	101 820	1 903 572	272 260	—*	6 313 883	11 451 436*	in Kol. 1804	772 869	18 810 448	51
—	45 400	238 085	6638	—	221 085	2 502 327	30 267 806	222 757	33 220 613	52
238 569	105 781	560 467	29 104	—*	341 491	3 373 271	4 620 854	158 561	8 523 281	53
—	1 387 554	6 575 667	2 636 200	—	21 129 036	19 185 603	34 555 328	3 582 952	81 089 119	54
264 278	195 505	855 200	145 100	4397	1 713 259	10 734 539	1 101 604	123 421	13 822 320	55
—	3 512 604	11 745 735	1 876 807	—	153 858 830	49 576 500	87 689 358	20 828 195	313 829 690	56a
—	3 081 517	11 734 924	1 336 179	—	171 447 719	106 782 597	22 926 062	45 851 049	348 343 606	- b
—	463 084	1 822 540	710 136	—	10 862 408	41 368 072	1 464 901	1 534 366	55 939 883	- c
141 692	93 301	351 507	15 407	4227	827 430	11 547 380	5 783 689	349 565	18 527 698	57
—	—	2 946 401	512 253	—	3 067 366	48 601 509	109 588 387	—	161 769 515	58a
—	—	520 630	99 178	—	683 464	10 021 654	14 951 924	—	25 756 220	- b
499 934	795 803	14 281 499	2 634 969	1 126 075	14 169 734	88 938 228	25 922 034	3 943 663	136 734 703	59
—	12 522 906	30 409 891	4 994 153	—	229 262 558	439 340 894	in Kol. 1804	—	673 597 605	60a
—	223 708	974 241	70 314	—	1 069 440	6 398 118	854 030	804 551	9 196 453	- b
—	4 361 671	12 995 625	1 965 700	—	40 923 482	44 998 104	in Kol. 1804	9 921 782	97 799 068	- c
—	95 157	1 535 030	144 969	—	6 186 687	20 039 977	10 395 720	—	36 767 353	61
—	—	2 550 133	—	—	—	—	—	—	6 940 214	62
—	1 624 865	5 324 946	296 614	—	9 864 298	72 068 428	1 204 240	14 516 403	97 949 983	63
—	367 113	7 660 519	2 916 091	158 966	37 235 030	93 160 857	in Kol. 1804	2 281 969	135 752 913	64
—	50 103	1 653 505	493 309	—	9 355 222	22 883 631	" " 1804	—	32 732 162	65

(Forts.) **II. Personen- und**

(Forts.) B. **Durchschnitts-**

Durchschnittlich haben durchfahren:

I. Staatsbahnen.	a. jede Person I. Klasse	b. jede Person II Klasse	c. jede Person III. Klasse	d. jede Person IV. Klasse	e. jeder Militair ꝛc.	jede Person (ohne Unterschied der Klasse)	a. jeder Zoll-Centner Eilgut	b. jeder Zoll-Centner Postgut	c. jeder Zoll-Centner Frachtgut d. Normalklasse (und sperrigen)	d. jeder Zoll-Centner Frachtgut d. ermäßigten Klasse (excl. Kohlen)	e. jeder Zoll-Centner Kohlen und Coaks	f. jeder Zoll-Centner Betriebsdienst- und Baugut	jeder Zoll-Centner Gut überhaupt
	Meilen.		Meilen.		Meilen.		Meilen.		Meilen.		Meilen.		Meilen.
1 Badische	9,18	5,56	2,59	—	10,66	3,22	10,60	13,16	11,32	10,76	10,41*	12,93	10,78*
2 Bayerische (u. gep. Zweigb.)	19,69	9,88	4,15	—	19,78	5,57	—	—	—	—	—	—	23,7
3 Braunschweigische	8,71	6,22	3,77	—	10,62	4,52	9,04	—	9,17	i. Kol. 184	7,63	2,81	7,59
4 Hannoversche	10,68	9,82	5,39	—	—	6,37	—	—	—	—	—	—	12,10
5 Main-Neckar	—	—	—	—	—	3,87	—	—	—	—	—	—	7,23
6 Main-Weser	16,44	13,52	5,28	—	12,61	7,28	18,46	—*	20,03	14,05	9,18	—	13,95
7 Nassauische	3,84	3,31	2,55	—	2,81	2,75	—*	—	—	—	—	—	—*
8 Preuß. Niederschles.-Märk.	17,33	14,80	8,44	7,38	14,87	8,98	17,62	15,79	21,55	21,36	33,57	21,96	24,82
9 " Ostbahn	38,04	16,57	9,86	7,07	16,68	10,53	37,99	—*	28,61	15,50	6,94	20,27	17,73
10 " Saarbrücker(u.Trier)	4,50	3,44	2,31	2,53	8,88	2,66	4,44	—	5,78	5,40	2,71	1,76	3,23
11 " Westfälische	6,53	6,35	4,83	4,33	7,07	4,74	10,50	6,0	9,40	8,22	9,47	3,23	8,11
12 Sächsische östliche													
a. Sächsisch-Böhmische	5,50	4,12	2,88	—	4,18	3,19	8,19	—*	8,57	3,41		0,44	4,60
b. Sächsisch-Schlesische	9,15	6,32	4,33	—	6,71	4,27	9,79	—*	10,44	8,76		0,52	8,10
c. Tharandt-Freiberger	3,41	2,83	2,40	—	3,26	2,48	3,40	—*	3,16	3,40		0,58	3,39
13 Sächsische westliche													
a. Niedererzgebirgische	6,75	4,40	3,13	—	6,05	3,41	5,79	—*	6,65	6,36		5,54	6,27
b Obererzgebirgische	4,73	3,32	2,45	—	4,15	2,64	4,05	—*	4,41	1,42		0,75	1,47*
c. Sächsisch-Bayerische	9,09	7,02	4,00	—	7,54	4,62	11,87	—*	12,40	10,32		2,21	10,49
14 Württembergische	—	—	—	—	—	3,35	—	—	—	—	—	—	12,66
II. Privatbahnen													
a) unter Staatsverwaltg.													
15 Aach-Düss. a. Aach.-Düsseld.	4,1	2,7	2,2	2,4	2,5	2,4	6,58	4,05	5,15	5,41	3,12	3,02	4,25
Ruhrorter b. Ruhrort-Cref.	2,71	2,10	1,91	1,10	3,00	1,94	3,43	2,72	3,62	4,15	3,76	3,51	3,42
16 Bergisch-Märkische	3,51	3,00	2,34	2,33	4,36	2,41	7,56	4,06	6,59	6,28	4,69	4,54	5,36
17 a Löbau-Zittauer	4,15	3,27	2,48	—	3,33	2,60	4,17	—	3,55	4,02	i. Kol. 1844	0,80	3,81
b. Zittau-Reichenberger	3,43	2,55	2,04	—	2,36	2,12	3,31	—	3,46	3,28	" " 1844	1,00	3,24
18 a. Oberschlesische	11,49	7,97	5,53	4,83	12,17	6,14	13,78	—	16,35	13,03	16,31	6,90	14,19
b. Breslau-Posen-Glogauer	11,10	9,55	6,72	6,40	11,13	7,53	13,29	—	16,31	14,53	18,87	13,61	16,15
19 Stargard-Posener	9,43	8,04	7,77	6,26	12,66	8,35	10,41	—	12,55	14,46	14,21	18,47	14,51
20 Rhein-Nahe-E.	4,69	4,42	2,85	2,69	13,22	3,44	8,29	8,45	10,36	9,40	11,97	7,42	10,14
21 Wilhelmsbahn	5,28	4,40	3,39	2,80	4,86	3,26	7,09	—	5,96	6,24	7,52	7,18	7,03
b) in Privatverwaltung.													
22 Aachen-Mastrichter	3,77	3,13	2,49	—	3,45	2,74	3,30	4,50	2,98	3,80	—	3,32	2,61
23 Albertsbahn	1,87	1,65	1,42	—	1,99	1,67	1,88	1,89	1,79	1,88	1,03	1,0	1,11
24 a. Altona-Kieler	10,71	7,91	5,23	—	i. J. 1852	5,55	9,27	—	9,88*	8,56	i. Kol. 1844	5,95	8,94
b. Rendsburg-Neumünster	—	—	—	—	—	—*	—	—	—	—	—	—	—*
25 Aussig-Teplitzer	—	—	—	—	—	2,499	—	—	—	—	—	—	—
26 Bayerische Ostbahnen	19,32	8,79	4,45	—	8,74	5,50	16,08	—	15,96	21,67	i. Kol. 1844	—	21,06
27 Berlin-Anhaltische	18,55	13,80	7,63	—	11,61	9,18	17,47	13,23	18,35	11,31	7,73	9,64	11,49
28 a. Berlin-Hamburger	14,56	9,91	5,72	6,53	10,59	7,20	18,76	—	21,47	14,44	6,55	13,09	17,48
b. Hamburg-Bergedorfer	—	—	—	—	—	2,00	—	—	—	—	—	—	2,00
29 Berlin-Potsdam-Magdebrg	8,26	8,65	6,16	3,01	9,05	6,58	13,03	—	18,42	15,62	11,30	—	16,11

186	187	188					189	190				191	

Güter-Verkehr.

Verhältnisse.

Auf eine (d. h. jede) Meile Bahnlänge kommen durchschnittlich		Ueberschlägl. Verhältnißzahlen zur leichten Vergleichung d.		Eingenommen sind durchschnittlich pro Meile:										
a. beim Personen-Verkehre	b. beim Güter-Verkehre	a. Personen-Frequenz	b. Güter-Frequenz	a. für jede Person I. Klasse	b. für jede Person II. Klasse	c. für jede Person III. Klasse	d. für jede Person IV. Klasse	e. für jeden Militair ꝛc.	für jede Person (ohne Unterschied d. Klasse)	a. Eilgut	b. Postgut	c. für jeden Zoll-Centner Frachtgut d. Normalklasse (und sperrigen)	d. Frachtgut d. ermäßigten Klasse (excl. Kohlen)	e. Kohlen und Coals	für jeden Z.-Centner Gut überhaupt	
Person.-Meilen.	Gut.-Meilen.	p. engl. Bahn. geg. einan.		Sar.				Sar.		Pfge.				Pfge.		
256 079	2 614 327	25,6	261	5,90	4,00	2,24	—	2,03	2,88	9,81	13,67	l. Rol. 1904	3,37	l. Rol. 1904	3,56	1
170 745	3 813 822	17,1	381	6,05	3,90	2,34	—	1,21	2,90	—	—	—	—	—	2,85	2
189 174	6 014 931	18,9	601	l. R. 1886	l. R. 1886	3,24	—	1,62	3,18	9,98	—	4,74	l. Rol. 1906	2,19	2,79	3
129 748	3 661 211	13,0	366	6,72	4,44	3,06	—	—	3,66	—	—	—	—	—	2,81	4
362 511	2 386 898	36,2	239	—	—	—	—	—	3,0	—	—	—	—	—	4,41	5
223 937	3 069 560	22,4	307	6,98	4,50	2,61	—	1,45	3,37	10,21	—*	5,15	3,87	2,33*	4,13	6
126 250	—	12,6	—	5,50	3,15	2,10	—	—	2,58	—*	—	—	—	—	—*	7
312 260	12 209 865	31,2	1221	6,30	4,80	2,97	1,50	1,33	2,75	10,42	10,19	4,93	2,43	1,07	2,16	8
192 398	2 258 761	19,2	226	6,43	4,88	3,05	1,57	1,28	3,04	10,91	—*	5,43	2,60	1,71	3,51	9
127 616	6 706 798	12,8	671	6,34	4,34	2,83	1,50	1,34	2,58	12,10	—	5,73	2,27	2,23	2,33	10
131 862	3 391 468	13,2	339	6,50	4,50	3,0	1,50	1,17	2,33	10,0	12,0	5,0	2,80	1,90	2,65	11
233 261	3 149 890	23,3	315	4,52	3,34	2,26	—	1,46	2,61	12,84	—*	4,22	3,05		3,47	12a
274 475	5 474 754	27,4	547	4,85	3,65	2,66	—	1,57	2,87	12,66	—*	5,61	2,97		3,65	- b
135 085	1 899 680	13,6	190	5,00	4,02	2,77	—	1,59	2,93	17,20	—*	7,84	3,11		3,33	- c
203 247	4 533 992	20,3	453	5,10	3,78	2,57	—	1,61	2,81	12,35	—*	5,90	2,89		3,33	13a
114 219	4 543 661	11,4	454	4,88	3,68	2,56	—	1,66	2,82	12,58	—*	6,07	2,44		2,62	- b
217 993	9 496 085	21,8	950	5,93	4,05	2,55	—	1,64	2,99	11,86	—*	5,75	2,31		2,94	- c
232 323	3 206 076	23,2	321	—	—	—	—	—	2,59	—	—	—	—	—	3,47	14
231 183	2 838 705	23,1	284	5,8[illegible]	4,25	3,33	1,43	1,42	2,83	11,97	10,00	7,21	2,83	1,79	3,50	15a
192 004	4 441 619	19,2	444	6,0	4,25	3,42	2,0	1,50	2,83	15,01	10,0	7,33	2,69	2,64	3,12	- b
189 172*	7 469 530*	18,9	747	6,41	4,64	3,29	1,48	1,63	2,75	9,18	11,51	5,36	2,49	2,45	2,72	16
106 627	2 040 645	10,7	204	5,05	3,70	2,64	—	1,50	2,82	13,29	—	5,47	2,53	l. Rol. 1904	3,18	17a
85 907	1 671 072	8,6	167	7,32	4,16	2,68	—	1,28	2,94	15,59	—	7,52	3,20	" " 1904	3,45	- b
175 974*	15 631 221	17,6	1563	6,35	4,84	2,91	1,58	1,17	2,75	13,17	—	6,04	2,43	1,62	2,01	18a
132 908	4 411 173	13,3	441	6,0	4,48	2,95	1,57	1,43	2,66	12,82	—	5,97	2,48	1,95	2,19	- b
120 844	3 437 673	12,1	344	6,10	4,65	3,09	1,60	1,19	2,44	11,34	—	5,33	2,52	1,11	2,51	19
129 093	3 991 639	12,9	399	6,42	4,43	2,86	1,50	1,35	2,87	10,44	10,05	4,62	2,15	1,68	2,19	20
44 114	2 685 582	4,4	269	6,43	4,84	2,93	1,63	1,45	2,62	14,16	—	8,39	3,05	2,25	2,70	21
85 802	1 079 672	8,6	108	5,44	4,24	2,67	—	1,24	3,05	14,99	109,39	4,75	2,85	3,68	3,51	22
302 173*	1 425 651	30,2	143	9,75	6,04	3,90	—	4,02	4,29	40,44	6,61	17,22	5,46	6,11	7,75	23
223 763	2 187 062	22,4	219	—	—	—	—	—	2,62	12,27	—	5,63*	2,51	l. Rol. 1904	3,68	24a
—*	—*	—	—	—	—	—	—	—	—*	—	—	—	—	—	—*	- b
134 495	—	13,4	—	—	—	—	—	—	3,92	—	—	—	—	—	—	25
146 523	3 060 326	14,7	306	5,66	3,77	2,23	—	1,03	2,57	7,41	—	5,15	1,44	l. Rol. 1904	2,04	26
170 674	2 806 212	17,1	281	6,95	4,60	3,24	—	1,50	3,62	12,67	12,92	5,87	3,64	1,78	3,90	27
203 903	4 428 845	20,4	443	6,93	4,69	3,20	1,63	1,73	3,28	9,59	—	3,77	2,43	1,67	3,32	28a
382 739	6 769 353	38,3	677	—	—	—	—	—	3,53	—	—	—	—	—	3,19	- b
377 382	5 525 611	37,7	553	7,00	4,75	2,84	1,75	1,90	3,25	9,0	—	5,11	2,77	1,59	3,30	29

enthalten 1904 Kolonne in

(Forts.) **II. Personen- und**

(Forts.) B. **Durchschnitts-**

	II. Privatbahnen. (Forts.)	Durchschnittlich haben durchfahren: jede Person in der a. I. Klasse	b. II. Klasse	c. III. Klasse	d. IV. Klasse	e. jeder Militair ꝛc.	jede Person (ohne Unterschied der Klasse)	a. Eilgut	b. Postgut	c. jeder Zoll-Centner Frachtgut d. Normal-Klasse (und sperrigen)	d. Frachtgut d. ermäßigten Klasse (excl. Kohlen)	e. Kohlen und Coals	f. Betriebsdienst- und Baugut	jeder Zoll-Centner Gut überhaupt
		Meilen.				Meilen.		Meilen.		Meilen.		Meilen.		Meilen.
30	Berlin-Stettiner													
	a. Berlin-Stettin-Stargard	10,58	9,84	7,66	6,53	6,72	7,74	12,49	11,36	12,13	8,64	5,46	6,67	8,85
	b. Stargard-Cöslin-Colberg	10,54	8,79	7,02	4,57	13,31	7,13	10,71	11,43	13,74	8,43	10,11	6,47	9,10
31	Böhmische Westbahn	7,92	7,92	6,46	—	12,28	7,30	13,82	—	11,52	13,50	10,09	8,25	11,28
32	Breslau-Schweidnitz-Freib.	7,57	6,62	4,89	4,50	7,02	5,15	8,46	—	7,60	6,53	7,94	3,92	7,30
33	Brünn-Rossitzer	2,86	2,80	2,72	—	2,76	2,75	—	—	2,80	2,84	3,35	—	3,19
34	Buschtêhrader a. Lokom.-B.	2,44	2,07	1,93	—	—	1,96	2,52	—	2,01	2,03	2,25	0,42	2,26
	Buschtêhrader b. Pferde-B.	3,99	4,11	3,68	2,87	—	3,83	—	—	4,63	4,48	3,53	3,52	3,59
35	Frankfurt-Hanauer	3,40	2,79	2,06	—	5,41	2,25	4,50	2,67	4,33	3,75	4,42		3,90
36	Galizische Carl-Ludwig-B.	16,32	15,85	10,87	—	33,29	11,34	30,56	—	10,85	23,07	7,32	—	21,34
37	Glückstadt-Elmshorner	3,80	2,99	2,74	—	2,67	3,05	3,99	—	3,47	3,07	i. Rel. 1844	—	3,13
38	Graz-Köflacher	4,85	2,82	2,63	—	4,59	2,64	3,68	—	4,54	5,30	4,86	—	4,83
39	Hessische Ludwigs-E.	6,87	5,04	3,21	—	5,57	3,76	7,27	—	8,03	7,21	i. Rel. 1844	—	7,42
40	Homburger	2,41	2,16	1,73	—	—	1,91	2,30	2,50	2,41	2,22	2,26	2,50	2,25
41	Kaiser Ferdinands Nordb.	12,92	11,96	8,42	—	12,55	10,02	19,14	—	21,02	16,21	22,93	15,45	18,02
42	Kaiserin Elisabeth a. Lokomot.-B.	—	—	—	—	—	7,53	—	—	—	—	—	—	18,38
	Kaiserin Elisabeth b. Pferde-B.	—	—	—	—	—	5,01	—	—	—	—	—	—	15,96
43	Köln-Mindener (u. Gießener)	14,88	9,97	4,93	3,13	14,86	4,75	17,08	—	14,34	9,43	7,73	10,09	8,65
44	Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	—	—	—	—	—	5,72	10,70	—	10,60	11,44	i. Rel. 1844	—	11,25
45	Leipzig-Dresdener	8,95	7,51	5,37	—	8,09	5,91	9,97	8,96	9,40	8,52	6,34	—	8,49
46	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth.)	0,80	0,77	0,80	—	—	0,79	—	—	—	—	0,80	—	0,80
47	Lübeck-Büchener	5,87	4,84	3,84	—	—	4,12	—	—	—	—	—	—	5,87
48	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	10,86	7,78	4,34	—	11,08	5,02	10,48	8,51	11,80	7,79	2,89	—	6,27
49	a. Magdeburg-Halberstädter	5,19	4,62	3,60	—	5,11	3,92	5,11	—	4,80	5,37	4,96	—	4,93
	b. Cöthen-Bernburger	2,70	2,67	2,61	—	2,75	2,68	2,73	2,75	i. Rel. 1844	2,17	i. Rel. 1844	—	2,17
50	Magdeburg-Wittenbergesche	10,10	8,77	10,32	—	10,22	10,40	10,65	8,35	14,14	15,81	2,36	2,65	10,11
51	Mecklenburgische	7,15	6,53	5,55	—	6,43	5,91	8,28	—*	9,71	6,65*	i. Rel. 1844	4,15	7,28
52	Mohacs-Fünfkirchener	6,75	5,87	4,94	—	6,29	5,45	7,19	—	6,75	6,81	7,97	4,69	7,91
53	Neisse-Brieger	4,53	5,14	4,67	3,71	5,54	4,37	5,71	—*	5,85	5,34	5,23	5,68	5,30
54	Niederländische Rhein-E.	7,96	6,87	4,61	—	6,23	5,66	10,29	—	11,01	16,87	15,81	8,67	13,72
55	Niederschlesische Zweigbahn	5,48	5,90	4,30	5,42	8,01	5,40	7,18	6,30	6,94	5,41	i. Rel. 1844	6,93	6,28
56	a. Oesterreich. nördliche	19,37	13,04	7,87	—	11,31	9,67	23,27	—	21,35	10,21	9,73	15,74	14,85
	b. Oesterreich. südöstliche	19,32	14,42	11,08	—	15,54	13,15	24,20	—	27,92	14,45	26,40	25,62	22,95
	c. Wien-Neu-Szönyer	10,69	8,02	6,06	—	10,30	7,17	10,26	—	12,41	12,72	7,80	9,18	12,77
57	Oppeln-Tarnowitzer	7,1	5,7	4,6	4,0	7,7	4,8	7,0	4,9	4,6	7,2	6,1	6,7	7,0
58	a. Pfälzische Ludwigsbahn	4,40	3,48	2,70	—	—	2,87	6,18	—	6,71	6,46	11,66	—	9,38
	b. Pfälzische Maximiliansb	3,79	2,82	1,41	—		1,74	4,21	—	5,31	4,23	5,20	—	5,10
59	Rheinische	7,32	4,92	3,52	2,95	10,32	4,26	9,92	9,20	11,06	8,22	3,54	9,10	6,75
60	a. Südbahn, Oesterreichische	14,59	7,92	4,79	—	30,99	8,48	28,10	—	28,07	24,82	i. Rel. 1844	—	25,86
	b. Nordtiroler	7,15	4,84	2,85	—	6,06	3,54	6,91	—	7,97	1,16	7,0	5,41	6,87
	c. Venetianische u. Südtirol.	10,35	6,41	4,54	—	14,45	6,86	17,53	—	14,03	14,5	i. Rel. 1844	17,54	14,67
61	Süd-Norddeutsche	9,80	6,88	5,04	—	4,47	5,21	10,2	—	—	—	—	—	8,85
62	Taunus-Bahn	3,61	2,63	2,04	—	—	2,28	—	—	—	—	—	—	4,46
63	Theiß-Bahn	14,21	12,46	11,01	—	20,44	13,34	19,34	—	18,28	15,48	13,03	20,16	16,32
64	Thüringische	16,62	9,04	4,68	—	8,20	5,73	12,95	10,61	14,63	10,68	i. Rel. 1844	8,80	11,55
65	Werra-E.	8,84	5,61	3,85	—	7,78	3,97	8,44	—	12,73	9,50	i. Rel. 1844	—	10,22

186	187	188	189	190	191

Güter-Verkehr.

Verhältnisse.

Auf eine (d. h. jede) Meile Bahnlänge kommen durchschnittlich		Ueberschlt. Verhältnißzahlen zur leicht. Vergleich. d.		Eingenommen sind durchschnittlich pro Meile:												
a. beim Personen-Verkehre	b. beim Güter-Verkehre	a. Personen-Frequenz	b. Güter-Frequenz	a. für jede Person in der I. Klasse	b. II. Klasse	c. III. Klasse	d. IV. Klasse	e. für jeden Militair ꝛc.	für jede Personen (ohne Militair ꝛc. u. Kinder)	a. für Eilgut	b. Postgut	c. für jeden Zoll-Centner Frachtgut d. Normalklasse und sperrigen	d. Frachtgut d. ermäßigten Klasse (excl. Kohlen)	e. Kohlen und Coals	für jeden Zoll-Centner Gut überhaupt	
Personen-Meilen.	Ctr.-Meilen.	f. eine Bahn gegen einan.		Sgr.				Sgr.		Pfge.				Pfge.		
263 598	3 078 778	26,4	308	6,70	4,67	2,74	1,69	1,75	2,93	12,51	13,04	6,36	3,07	3,10	3,54	30a
80 714	774 639	8,1	77	6,88	4,82	2,98	1,72	1,93	2,85	12,69	13,02	6,56	2,88	2,25	3,23	- b
77 270	1 979 792	7,7	198	9,86	7,35	3,74	—	2,02	4,35	21,60	—	7,80	5,13	4,50	4,64	31
184 701	5 156 627	18,5	516	5,41	3,99	2,91	1,79	1,83	2,52	11,85	—	6,32	2,89	2,11	2,46	32
39 374	2 101 676	3,9	210	6,85	3,42	2,35	—	1,30	2,93	—	—	9,99	7,02	9,14	7,65	33
27 877	5 859 231	2,8	586	—	—	—	—	—	3,21	67,80	—	8,79	5,0	5,88	6,12	34a
15 898	627 172	1,6	63	—	—	—	—	—	3,48	—	—	10,35	6,04	6,31	6,18	- b
241 176	1 388 959	24,1	139	6,13	4,01	2,84	—	1,88	3,24	10,11	10,39	7,23	3,61	i. Kol. 190d	4,70	35
101 153	2 633 481	10,1	263	7,96	5,27	3,98	—	1,32	4,80	19,44	—	7,24	5,05	7,56	5,14	36
80 248	493 215	8,0	49	5,96	4,58	2,76	—	1,90	2,96	16,44	—	6,52	2,77	i. Kol. 190d	3,65	37
57 079	2 168 454	5,7	217	8,09	6,25	4,11	—	2,95	4,16	40,71	—	7,27	5,21	4,97	5,42	38
262 231	3 102 451	26,2	310	6,50	3,41	2,04	—	1,83	2,64	9,07	—	4,35	2,30	i. Kol. 190d	5,02	39
389 428	280 971	38,9	28	6,59	3,96	1,67	—	—	2,56	18,97	7,66	5,29	i. Kol. 190c	i. Kol. 190c	5,68	40
232 491	8 200 412	23,2	820	7,16	5,88	3,64	—	1,25	4,20	16,57	—	5,59	4,76	3,09	4,25	41
159 678	3 012 656	16,0	301	—	—	—	—	—	4,67	—	—	—	—	—	3,64	42a
7376	971 483	0,7	97	—	—	—	—	—	3,90	—	—	—	—	—	6,21	- b
243 132	11 865 109	24,3	1187	7,13	4,63	3,13	1,56	1,63	2,82	10,11	—	5,43	2,42	1,73	2,31	43
103 693	3 591 851	10,4	359	—	—	—	—	—	3,82	9,75	—	3,07	i. Kol. 190c	i. Kol. 190c	3,18	44
440 012	6 958 237	44,0	696	5,80	4,09	2,57	—	1,48	2,97	11,96	10,21	6,22	3,02	1,73	3,84	45
840 349	64 857	84,0	6,5	4,28	3,25	2,14	—	—	2,37	—	—	—	—	5,99	5,99	46
108 649	1 972 615	10,9	197	—	—	—	—	—	3,53	—	—	—	—	—	3,89	47
260 732	5 625 497	26,1	563	6,58	4,15	2,46	—	1,41	2,79	10,86	10,81	5,07	3,55	2,81	3,93	48
251 922	5 578 187	25,2	558	7,16	4,33	2,67	—	1,75	3,16	8,34	—	5,04	3,34	1,68	3,52	49a
74 201*	1 041 480	7,4	104	—	—	—	—	—	3,47	12,54	—	—	—	—	4,70	- b
135 402	2 187 166	13,5	219	5,80	4,30	1,75	—	1,50	2,30	9,0	11,0	3,0	2,0	1,75	2,95	50
98 784	976 152	9,9	98	—	—	—	—	—	3,65	—	—	—	—	—	4,36	51
29 466	4 111 462	2,9	411	7,20	5,43	3,64	—	1,25	3,79	24,41	—	7,79	5,02	4,18	4,25	52
90 398	1 374 723	9,0	137	6,66	4,98	3,31	1,83	1,38	2,56	12,50	—*	6,41	3,44	2,38	3,03	53
282 946	3 489 205	28,3	349	7,09	5,59	3,32	—	1,60	3,97	18,13	—	3,02	2,03	1,02	2,40	54
90 021	1 454 981	9,0	145	6,95	4,93	3,35	1,81	1,68	2,71	11,35	10,36	7,60	3,85	i. Kol. 190d	3,80	55
188 505	5 036 586	18,9	504	7,26	6,35	3,95	—	2,09	3,96	21,30	—	4,58	in Kol. 190c	2,75	4,14	56a
127 346	3 780 180	12,7	378	7,91	6,36	4,04	—	1,50	4,17	22,77	—	3,80		2,90	3,81	- b
87 078	2 672 713	8,7	267	7,99	6,0	4,07	—	1,72	3,88	12,44	—	3,99		4,41	4,11	- c
34 734	1 830 800	3,5	183	6,0	4,5	3,0	2,0	1,08	2,32	13,0	12,0	6,50	3,10	2,10	2,34	57
147 320	8 088 476	14,7	809	6,52	3,80	2,28	—	—	2,80	8,57	—	4,39	2,89	1,71	2,67	58a
82 378	4 075 351	8,2	408	6,72	3,49	2,28	—	—	3,43	8,57	—	4,28	2,77	1,71	2,60	- b
309 772	2 966 055	31,0	297	7,25	3,58	2,42	1,09	1,25	3,50	10,80	14,98	5,61	3,28	2,29	3,60	59
198 654	4 400 298	19,9	440	7,67	5,42	3,58	—	1,19	3,10	14,36	—	5,29	2,94	i. Kol. 190d	3,83	60a
99 922	943 226	10,0	94	7,78	5,53	4,06	—	2,01	3,87	18,48	—	8,48	4,68	3,46	5,18	- b
186 880	1 406 371	18,7	141	7,06	5,27	3,55	—	1,34	3,34	12,46	—	6,38	3,89	i. Kol. 190d	5,35	- c
58 634	1 404 406	5,9	140	7,20	5,0	3,40	—	1,30	3,57	24,72	—	—	—	—	4,82	61
379 484	1 032 919	37,9	103	7,37	3,48	2,59	—	—	3,33	—	—	—	—	—	4,69	62
68 877	1 266 976	6,9	127	8,0	5,40	3,40	—	1,30	3,60	23,03	—	6,72	4,10	3,09	4,63	63
205 596	3 643 395	20,6	364	7,52	4,56	3,0	—	1,87	3,52	10,91	8,07	5,20	3,19	i. Kol. 190d	3,92	64
73 035	1 445 767	7,3	145	7,67	4,05	2,50	—	1,72	2,89	10,05	—	i. Kol. 190d	3,79	i. Kol. 190d	3,90	65

III. Finanz-

A. Einnahmen.

I. Staatsbahnen.	192 Für Personen a. in der I. Klasse.	b. in der II. Klasse.	c. in der III. Klasse.	d. IV. Klasse.	e. zu ermäßigten Fahrpreisen (Militairs, Auswanderer, mit Extrazügen ꝛc.)	193 Zusammen für Personen-Beförderung.	194 Davon kommen a. auf den Binnen-Verkehr.	b. auf den direkten u. Durchgangs-Verkehr.	195 Für Reisegepäck.	196 Für Hunde (der Reisenden.)
	Thlr.		Thlr.		Thlr.	Thlr.	Thlr.		Thlr.	Thlr.
1 Badische	144 124	628 910	874 927	—	24 701	1 672 662	1 219 198	453 464	150 659	2924
2 Bayerische (u. gepacht. Zwgb.)	144 022	1 142 754	1 437 400	—	15 816	2 739 992	2 385 930	354 062	147 325	in Kol. 206 b.
3 Braunschweigische	in Kol. 192c	in Kol. 192c	517 199	—	16 322	533 521	190 928	342 593	21 242	" " 206 b.
4 Hannoversche	99 967	727 281	1 032 776	—	54 529	1 914 553	1 443 226	471 327	75 881	1883
5 Main-Neckar	—	—	—	—	—	420 958	420 958	in Kol. 194b	48 771	629
6 Main-Weser	51 113	314 581	285 172	—	17 564	668 430	358 683	309 747	44 466	692
7 Nassauische	26 005	112 660	130 314	—	2721	271 700	209 514	62 186	10 931	328
8 Preuß. Niederschles.-Märk.	81 565	557 383	482 600	347 210	24 919	1 493 677	1 089 369	404 308	42 934	1818
9 " Ostbahn	142 268	935 351	635 185	318 532	95 028	2 126 364	1 165 630	960 734	106 287	3325
10 " Saarbrücker (u. Trier)	7685	45 539	114 057	35 825	8519	211 625	132 191	79 434	4363	416
11 " Westfälische	6411	56 551	101 967	97 763	7782	270 474	199 036	71 438	5371	478
12 Sächsische östliche										
a. Sächsisch-Böhmische	7640	61 873	105 254	—	1057	175 824 (1191*)	139 908 (1191*)	35 916	5930	168
b. Sächsisch-Schlesische	6533	105 020	236 175	—	8107	355 835 (856*)	255 324 (856*)	100 511	8666	346
c. Tharandt-Freiberger	238	9853	35 413	—	840	46 344 (111*)	14 966 (111*)	31 378	411	50
13 Sächsische westliche										
a. Niedererzgebirgische	4584	97 619	241 591	—	7467	351 261 (210*)	260 081 (210*)	91 180	7303	324
b. Obererzgebirgische	1470	18 667	44 569	—	701	65 407 (62*)	61 991 (62*)	3416	1892	77
c. Sächsisch-Bayerische	12 497	195 302	308 763	—	4700	521 262 (843*)	434 901 (843*)	86 361	14 598	452
14 Württembergische	i. Kol. 192c	in Kol. 192c	1 290 559	—	13 014	1 303 573	1 089 237	214 336	76 819	3872
II. Privatbahnen										
a) unter Staatsverwaltg.										
15 Aach.-Düss. a. Aach.-Düsseld.	8561	74 318	96 050	76 416	293	255 638	169 230	86 408	5285	288
" Ruhrorter b. Ruhrort-Crf.	1581	24 939	39 705	36 282	311	102 818	66 688	36 130	1606	54
16 Bergisch-Märkische	10 450	165 976	334 831	274 129	4213	789 599	715 226	74 373	8187 (2618*)	690
17 a. Löbau-Zittauer	245	9399	35 048	—	537	45 229 (45*)	27 374 (45*)	17 855	774	25
b. Zittau-Reichenberger	217	7107	22 572	—	18	29 914	26 998	2916	227	30
18 a. Oberschlesische	19 109	201 316	168 175	93 978	28 942	511 520	388 165	123 355	12 531	505
b. Breslau-Posen-Glogauer	8244	85 607	161 276	42 099	30 461	327 687	269 860	57 827	8183	415
19 Stargard-Posener	4404	61 575	90 379	36 370	30 623	223 351	100 143	123 208	6435	425
20 Rhein-Nahe E.	14 341	56 664	100 071	15 012	11 987	198 075	92 528	105 547	5713	290
21 Wilhelms-Bahn	2603	28 351	30 510	28 330	593	90 387	63 889	26 498	2233	100
b) in Privatverwaltung.										
22 Aachen-Mastrichter	9552	36 247	57 859	—	4436	108 094	67 931	40 163	6326	—
23 Alberts-Bahn	469	13 300	43 994	—	1187	58 950	39 201	19 749	719	79
24 a. Altona-Kieler	i. Kol. 192c	in Kol. 192c	272 659	—	2641	275 300	213 207	62 093	7801	206
b. Rendsburg-Neumünster	—	—	—	—	—	50 278*	50 278	in Kol. 194a	1197	30
25 Aussig-Teplitzer	—	—	—	—	—	52 782	40 431	12 351	1328	—
26 Bayerische Ostbahnen	15 504	213 500	512 426	—	11 546	752 976	—	—	31 966	in Kol. 206b.
27 Berlin-Anhaltische	45 710	366 919	539 621	—	26 261	978 511	601 104	377 407	31 350	1261
28 a. Berlin-Hamburger	38 257	360 867	363 231	69 165	53 927	885 447	677 922	207 525	27 940	in Kol. 206b.
b. Hamburg-Bergedorfer	—	—	—	—	—	86 970	—	—	7636*	" " 206b.
9. Berlin-Potsdam-Magdebg.	53 036	327 294	405 032	20 058	32 427	837 847	526 303	311 544	23 964	799

197	198		199		200	201		202		203		204	

Ergebnisse.

(Forts.) A. **Einnahmen.**

Zusammen im Personen-Verkehre. Thlr.	Durchschnittlich a. pro Meile Bahnlänge. Thlr.	Durchschnittlich b. pro Kilometer Bahnlänge. Thlr.	Für Eilgüter a. im Binnen-Verkehre. Thlr.	Für Eilgüter b. im direkten u. Durchgangs-Verkehre. Thlr.	Für Postgüter. Thlr.	Für Frachtgüter der Normalklasse (u. sperr.) a. im Binnen-Verkehre. Thlr.	Für Frachtgüter der Normalklasse (u. sperr.) b. im direkten u. Durchgangs-Verkehre. Thlr.	Für Frachtgüter d. erm. Klasse (excl. Kohlen) a. im Binnen-Verkehre. Thlr.	Für Frachtgüter d. erm. Klasse (excl. Kohlen) b. im direkten und Durchgangs-Verkehre. Thlr.	Für Kohlen u. Coaks a. im Binnen-Verkehre. Thlr.	Für Kohlen u. Coaks b. im direkten u. Durchgangs-Verkehre. Thlr.	Für Betriebs-dienst- und Baugüter Thlr.	
1 826 245	*26 684*	*3543*	38 187	60 193	32 127	in Kol. 201a	in Kol. 201b	783 407*	722 193	in Kol. 201a	in Kol. 201b	—	1
2 887 317	*17 410*	*2311*	in Kol. 202a	in Kol. 202a	—	" " 202a	" " 202a	5 003 382	in Kol. 202a	" " 202a	" " 202a	—	2
554 763	*20 840*	*2767*	4943	43 958	19 378	30 061	385 103	150 831	598 321	" " 202a	" " 202b	—	3
1 992 317	*16 686*	*2249*	59 459	79 241	27 908	925 072	752 942	236 847	685 969	125 669	304 031	29 737	4
470 358	*40 478*	*5376*	in Kol. 201b	in Kol. 201b	7129	in Kol. 201b	343 629*	in Kol. 201b	in Kol. 201b	in Kol. 201b	in Kol. 201b	—	5
713 588	*26 837*	*3563*	6594	50 014	19 053	42 925	348 470	93 738	259 265	26 148*	86 331	—	6
282 959	*11 323*	*1504*	in Kol. 202a	in Kol. 202b	15 362	in Kol. 202a	in Kol. 202b	137 451	97 625	in Kol. 202a	in Kol. 202b	—	7
1 538 429	*29 803*	*3957*	32 878	66 255	4064	234 879	717 777	400 975	1 387 618	25	790 207	—	8
2 235 976	*20 452*	*2715*	16 710	87 910	8904*	260 486	636 311	637 983	417 514	18 953	3673	51 961	9
216 404	*11 239*	*1492*	1151	4807	641	3414	19 562	40 172	223 064	293 475	240 196	4505	10
276 323	*10 196*	*1354*	2611	14 809	1165	45 911	100 566	82 446	242 557	19 852	161 650	4942	11
183 113	*21 120*	*2804*	11 637	—	—*	55 707	81 612	93 818	35 287			141	12a
365 746	*26 992*	*3584*	18 820	8698	—*	133 268	119 019	279 218	187 892			2745	- b
46 919	*13 367*	*1775*	24	549	—*	750	4387	38 054	17 399			9	- c
359 098	*19 431*	*2580*	13 013	12 855	—*	70 060	86 687	414 999	160 765			7915	13a
67 438	*11 055*	*1468*	3247	681	—*	15 626	2681	155 142	24 409			192	- b
537 155	*22 372*	*2970*	39 251	34 755	—*	235 287	223 468	795 578	466 982			1679	- c
1 384 264	*21 415*	*2843*	in Kol. 201a	in Kol. 201b	43 886*	1 526 329	454 772	in Kol. 201a	in Kol. 201b	in Kol. 201a	in Kol. 201b	—	14
261 211	*22 853*	*3037*	2458	15 914	6182	13 725	42 171	47 084	82 347	56 075	30 194	1136	15a
104 478	*18 656*	*2478*	3411	5282	2128	8850	16 141	16 968	47 546	63 001	38 847	237	- b
801 394	*17 582**	*2334**	29 044	18 957	13 124	245 959	113 885	681 186	355 620	839 046	207 740	33 438	16
46 076	*10 216*	*1356*	2893	145	—	20 067	6530	45 776	5548	in Kol. 202a	in Kol. 202b	346	17a
30 171	*8499*	*1128*	1522	104	—	12 028	4356	43 635	1758	" " 202a	" " 202b	58	- b
524 556	*16 372**	*2173*	5719	8929	1405	62 081	151 358	513 157	674 933	743 694	760 137	14 069	18a
336 285	*12 079*	*1604*	3123	5235	785	36 284	71 015	104 276	336 044	—	176 648	6494	- b
230 211	*10 173*	*1351*	937	6749	2065	4541	88 620	17 297	371 081	—	48 594	1607	19
204 078*	*12 739*	*1691*	752	9719	1782	2045	31 375	18 075	197 742	—	106 725	3298	20
92 720	*3952*	*525*	797	1672	973	10 860	35 131	55 054	117 247	200 159	39 712	—	21
114 420	*9227*	*1230*	3453	9763	152	3894	18 047	23 999	49 189	11 599	9198	—	22
59 748	*33 080**	*4384**	237	427	418	1325	3255	2932	15 130	123 818	—	514	23
283 307	*20 121*	*2671*	16 581	2450	5837	130 402*	34 130	113 191	10 430	in Kol. 202a	in Kol. 202b	—	24a
51 505	*11 150*	*1480*	2883*	in Kol. 199a	1628	15 720*	in Kol. 201a	15 441*	in Kol. 202a	—	—	—	- b
54 110	*22 360*	*2969*	981	828	—	in Kol. 203a	" " 203b	in Kol. 203a	" " 203b	119 006*	60 280	4009	25
784 942	*13 039*	*1731*	33 166	in Kol. 199a	10 497	192 098	" " 201a	830 447	" " 202a	in Kol. 202a	in Kol. 202a	—	26
1009 453 (1021*)	*21 296*	*2827*	41 990	53 217	9370	182 056	422 822	282 202	286 045	127 309	36 583	—	27
913 387	*23 030*	*3058*	44 095	36 736	13 805	483 120	539 007	139 276	308 319	8581	1756	—	28a
91 606	*45 266*	*6010*	—	in Kol. 201b	5164	—	107 256	—	in Kol. 201b	—	in Kol. 201b	—	- b
862 610	*44 153*	*5862*	24 246	38 051	7538	317 036	322 788	90 274	251 032	11 502	36 946	—	29

	II. Privatbahnen. (Forts.)	192					193	194		195	196
		III. Finanz=									
		A. Einnahmen.									
		Für Personen						Davon kommen			
		a. in der I. Klasse.	b. in der II. Klasse.	c. in der III. Klasse.	d. in der IV. Klasse.	e. zu ermäßigten Fahrpreisen (Militairs, Auswanderer, mit Equipagen ꝛc.)	Zusammen für Personen-Beförderung.	a. auf den Binnen-Verkehr.	b. auf den direkten u. Durchgangs-Verkehr.	Für Reisegepäck.	Für Hunde (der Reisenden.
		Thlr.		Thlr.		Thlr.	Thlr.	Thlr.		Thlr.	Thlr.
30	Berlin-Stettiner										
	a. Berlin-Stettin-Stargard	11 994	177 676	317 668	49 841	21 617	578 796	423 850	154 946	15 878	1030
	b. Stargard-Cöslin-Colberg	1454	46 216	86 316	19 975	21 036	174 997	90 376	84 621	4719	432
31	Böhmische Westbahn	14 766	80 288	188 394	—	11 315	294 763	278 519	16 244	9139	118
32	Breslau-Schweidnitz-Freibg.	6056	70 625	168 693	65 533	43 686	354 593	338 011	16 582	8657	340
33	Brünn-Rossitzer	364	3145	10 962	—	26	14 497	14 497	—	388	2
34	Buschtêhrader a. Lokom.-B.	—	—	—	—	—	11 462	3244	8218	443	1
	Buschtêhrader b. Pferde-B.	1073	7108	4743	495	—	13 419	13 419	—	274	1
35	Frankfurt-Hanauer	5773	48 201	87 216	—	1315	142 505	109 017	33 488	5317	146
36	Galizische Carl-Ludwig-B.	28 196	199 875	319 326	—	51 229	598 626	507 476	91 150	25 919*	in Kol. 19
37	Glückstadt-Elmshorner	258	5780	29 329	—	213	35 580	11 511	24 069	753	20
38	Graz-Köflacher	51	5482	34 694	—	347	40 574	40 574	—	348	in Kol. 19
39	Hessische Ludwigs-E.	53 787	228 462	253 487	—	19 663	555 399	318 646	236 753	41 306	930
40	Homburger	17 454	46 685	44 436	—	—	108 575	103 820	4755	4353	97
41	Kaiser Ferdinands Nordb.	143 667	689 418	1 128 265	—	302 473	2 263 823	1 515 655	748 168	85 911	326
42	Kaiserin a. Lokom.-Bahn	131 769	539 866	584 567	—	161 558	1 417 760	1 194 542	223 218	47 431*	747
	Elisabeth b. Pferde-Bahn	—	3682	11 524	—	1469	16 675	16 675	—	443	—
43	Köln-Mindener (u. Gießener)	127 462	612 433	378 834	398 960	58 932	1 576 621	960 531	616 090	62 451	1381
44	Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	—	—	—	—	—	260 273	102 968	157 305	10 782	225
45	Leipzig-Dresdener	28 611	243 666	433 875	—	13 448	719 600	416 892	302 708	20 137	645
46	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	599	14 327	38 299	—	—	53 225	53 225	—	—	—
47	Lübeck-Büchener	—	—	—	—	—	81 073	21 089	59 984	2923	—
48	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	10 772	141 602	299 848	—	16 763	468 985	323 844	145 141	10 146	356
49	a. Magdeburg-Halberstädter	13 375	111 801	176 547	—	9969	311 692	153 734	157 958	10 331	372
	b. Cöthen-Bernburger	231	5746	16 768	—	432	23 177	23 177	—	320	23
50	Magdeburg-Wittenbergesche	2146	45 094	87 803		8252	143 295	104 755	38 540	3541	313
51	Mecklenburgische	—	—	—	—	—	232 427	157 628	74 799	8117	in Kol. 20
52	Mohacs-Fünfkirchener	977	13 299	13 972	—	1893	30 141	30 141	—	693	30
53	Neisse-Brieger	1204	11 777	15 433	14 570	4877	47 861	27 197	20 664	1190	52
54	Niederländische Rhein-E.	193 184	291 791	311 031	—	74 435	870 441	753 259	117 182	33 561 / 24 402**	87
55	Niederschlesische Zweigbahn	1212	16 954	32 055	15 936	10 938	77 095	45 822	31 273	1712	70
56	a. Oesterreichische nördliche	102 903*	462 463	740 482	—	249 059*	1 554 907*	942 232*	612 675	62 483	808
	b. Oesterreich. südöstliche	142 026*	667 204	668 404	—	161 011*	1 638 645*	903 018*	735 627	61 185	933
	c. Wien-Neu-Szönyer	9029*	62 708	137 414	—	26 615*	235 766*	226 067*	9699	7401	139
57	Oppeln-Tarnowitzer	587	4439	9419	9426	3366	27 237	23 898	3339	472	94
58	a. Pfälzische Ludwigsbahn	6890	93 582	166 194	—	7008	273 674	172 162	101 512	11 720	418
	b. Pfälzische Maximiliansb.	2523	23 674	34 330	—	1361	61 888	55 081	6807	2837	118
59	Rheinische	465 675	568 273	532 257	19 505	33 828	1 619 538	916 535	703 003	80 101	1113
60	a. Südbahn, Oesterreichische	316 048	900 512	1 395 554	—	531 126	3 143 240	2 980 488	162 752	92 367	in Kol. 19
	b. Nordtiroler	3881	27 179	79 652	—	14 971	125 683	113 406	12 277	3352	83
	c. Venetianische u. Südtirol.	118 761	522 845	609 760	—	194 111	1 445 477	1 445 477	in Kol. 19 a	46 677	in Kol. 19
61	Süd-Norddeutsche	3473	39 387	135 531	—	4104	182 495	112 196	70 299	5155	—
62	Taunus-Bahn	30 607	104 333	139 546	—	346*	274 832	274 832	in Kol. 19 a	14 599	210
63	Theiß-Bahn	27 305	233 196	305 989	—	71 781	638 271	309 542	328 729	24 194*	371
64	Thüringische	39 973	354 029	480 925	—	24 984	899 911	548 094	351 817	30 496	786
65	Werra-E.	4100	51 500	100 545	—	4487	160 632	116 706	43 926	11 017	in Kol. 20

197	198		199		200	201		202		203		204	

Ergebnisse.

(Forts.) A. **Einnahmen.**

Zusammen im Personen-Verkehre. Thlr.	Durchschnittlich a. pro Meile Bahnlänge. Thlr.	Durchschnittlich b. pro Kilometer Bahnlänge. Thlr.	Für Eilgüter a. im Binnen-Verkehre. Thlr.	Für Eilgüter b. im direkten u. Durchgangs-Verkehre. Thlr.	Für Postgüter. Thlr.	Für Frachtgüter der Normalklasse (u. sperr.) a. im Binnen-Verkehre. Thlr.	Für Frachtgüter der Normalklasse (u. sperr.) b. im direkten u. Durchgangs-Verkehre. Thlr.	Für Frachtgüter d. übr. Klasse (excl. Kohlen) a. im Binnen-Verkehre. Thlr.	Für Frachtgüter d. übr. Klasse (excl. Kohlen) b. im direkten und Durchgangs-Verkehre. Thlr.	Für Kohlen u. Coaks a. im Binnen-Verkehre. Thlr.	Für Kohlen u. Coaks b. im direkten u. Durchgangs-Verkehre. Thlr.	Für Betriebsdienst- und Baugüter Thlr.	
595 701	*26 488*	*3517*	18 648	10 308	8401	64 777	54 254	237 611	264 725	14 008	—	—	30a
180 148	*7901*	*1049*	974	2659	2666	4292	19 566	38 669	84 535	3520	370	—	- b
304 020	*11 546*	*1533*	5296	842	—	192 669	96 182	98 134	8094	130 746	11 515	—	31
363 590	*15 881*	*2109*	5247	2198	—	53 399	42 322	188 399	37 344	352 754	123 739	—	32
14 887	*3970*	*527*	—	—	—	1591	in Kol. 201a	25 410	in Kol. 202a	159 806	in Kol. 203a	—	33
11 906	*3100*	*413*	256	73	—	3602	3659	1264	898	103 488	254 279	2349	34a
13 694	*1836*	*244*	—	—	—	795	—	5857	—	71 238	—	2462	- b
147 968	*27 100*	*3598*	1430	3332	2489	9103	28 642	17 439	37 771	in Kol. 202a	in Kol. 202b	—	35
624 545	*13 342*	*1771*	4417	14 569	—	30 699	61 979	402 036*	1234 902*	3894	779	—	36
36 353	*8078*	*1072*	209	1117	306	1580	5350	3869	10 083	in Kol. 202a	in Kol. 202b	—	37
40 922	*7707*	*1023*	393	—	—	35 217	—	11 834	—	126 432	—	—	38
597 635	*24 503*	*3251*	8176	28 874	8502	45 018	225 516	76 204	250 039	in Kol. 202a	in Kol. 202b	20 408	39
113 025	*46 898*	*6227*	902	—	286	10 676	in Kol. 201a	in Kol. 201a	in Kol. 201a	in Kol. 201a	in Kol. 201a	—	40
2 350 060	*29 251*	*3883*	57 461	69 034	7000*	322 298	882 776	1 205 416	2 203 352	1 653 522	246 532	—	41
1 465 938	*25 750*	*3419*	37 118*	22 587*	—	in Kol. 202a	in Kol. 202b	771 137	735 204	in Kol. 202a	in Kol. 202b	—	42a
17 118	*986*	*131*	691	—	—	" " 202a	—	286 891	—	" " 202a	—	—	- b
1 640 453	*23 812*	*3161*	24 400	123 642	7424*	279 577	668 703	744 962	1 113 376	1 208 355	951 129	64 052	43
271 280	*13 694*	*1818*	2287	25 008	13 282	70 053	531 188	in Kol. 201a	in Kol. 201b	in Kol. 201a	in Kol. 201b	—	44
740 382	*44 790*	*5947*	34 211	30 676	18 629	147 129	324 633	245 767	363 582	39 421	20 420	—	45
53 225	*66 531*	*8827*	—	—	—	—	—	—	—	863	—	—	46
83 996	*13 333*	*1770*	in Kol. 201a	in Kol. 201b	703	3481	130 955	in Kol. 201a	in Kol. 201b	—	—	—	47
479 487	*21 767*	*3288*	20 540	40 528	4576	112 859	282 841	271 280	290 416	142 527	26 157	—	48
322 395	*27 578*	*3661*	5841	17 913	3506	136 810	154 332	70 877	174 615	12 691	61 140	—	19a
23 520	*8553**	*1136**	969	—	—	5918	—	26 866	—	21 323	—	—	- b
147 149	*10 290*	*1366*	6032	17 602	1250	59 176	128 519	43 114	7587	16 752	—	—	50
240 544	*12 483*	*1657*	in Kol. 201a	in Kol. 201b	1240	84 584	133 726	in Kol. 201a	in Kol. 201b	in Kol. 201a	in Kol. 201b	—	51
30 864	*3820*	*507*	450	—	—	4786	—	34 922	—	351 857	—	—	52
49 103	*7945*	*1055*	57	953	in Kol. 201	600	5478	7474	24 764	185	30 360	—	53
928 491	*39 952*	*5304*	109 125	23 683	14 307	126 409	51 089	in Kol. 201a	108 409	in Kol. 201a	98 290	10 011	54
78 877	*8303*	*1102*	986	3601	126	6192	29 966	28 267	67 270	931	5589	—	55
1 618 198	*25 970*	*3448*	59 488	51 571	—	767 801	1 712 970			665 428		17 675	56a
1 700 763	*18 456*	*2450*	32 109	52 394	—	1 029 377	1 305 829			184 922		20 107	- b
243 306	*11 625*	*1543*	21 811	2720	—	245 133	267 658	in Kol. 201a	in Kol. 201b	17 942	in Kol. 203a	566	- c
27 803	*2747*	*365*	38	476	141	3062	11 878	36 708	30 404	11 587	19 758	981	57
285 812	*14 530*	*1930*	3387	8813	—	8686	27 839	117 265	214 863	394 722	127 400	—	58a
64 843	*10 432*	*1385*	789	1573	—	1872	6274	23 194	43 883	32 381	38 713	—	- b
1 700 752	*36 861*	*4894*	25 882	52 420	46 892	37 591	181 954	323 390	495 676	87 243	76 494	4659	59
3 235 607	*21 137*	*2806*	170 295	28 899	—	3 157 719	212 464	3 404 463	186 849	in Kol. 202a	in Kol. 202b	—	60a
129 118	*13 243*	*1758*	3619	—	—	25 215	—	83 291	—	8217	—	—	- b
1 492 154	*21 458*	*2849*	103 721	in Kol. 199a	—	664 485	in Kol. 201a	392 455	in Kol. 202a	in Kol. 202a	in Kol. 202a	—	- c
187 646	*7168*	*952*	2094	7809	—	30 872	107 215	126 471	123 136	51 916	3863	—	61
289 641	*43 101*	*5722*	in Kol. 201b	in Kol. 201b	2841	in Kol. 201b	74 585	in Kol. 201b	in Kol. 201b	in Kol. 203b	13 373	—	62
662 836	*8573*	*1138*	3146	14 607	—	32 485	152 174	288 101	377 006	4535	2694	—	63
931 193	*24 992*	*3318*	27 557	60 817	3565	128 000	409 839	299 215	525 558	in Kol. 202a	in Kol. 202b	3524	64
171 649	*7582*	*1007*	4253	10 890	691	in Kol. 202a	in Kol. 202b	87 018	252 361	" " 202a	" " 202b	—	65

	205			206		207	208	209		210
	(Forts.) III. Finanz=									
	(Forts.) A. Einnahmen.									
	Für Fahrzeuge aller Art.			Für Thiere.				Durchschnittlich		
I. Staatsbahnen.	a. für Equipagen.	b. für Eisenbahn-Fahrzeuge.	c. für sonstige Fahrzeuge (Möbelwagen, Schlitten 2c.)	a. für Pferde.	b. für Rindvieh, Schweine und sonstige Thiere.	Neben-Erträge (Lagergeld, Provisionen, Frachtzuschlag 2c.).	Zusammen im Güter-Verkehre.	pro Meile Bahnlänge.	pro Kilometer Bahnlänge.	Aus sonstigen Quellen (Pacht, Wagenmiethe, Erlös für verkaufte Materialien u. s. w.).
	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.		Thlr.
1 Badische	5035	i. Kol. 201	i. Kol. 201	6303	47 488	20 298	1 715 231	*25 062*	*3327*	102 289
2 Bayerische (u. gep. Zweigb.)	6652	i. Kol. 202a	" " 202a	i. Kol. 206b	142 958	i. Kol. 202a	5 152 992	*31 072*	*4125*	245 355
3 Braunschweigische	1412	3230	" " 203b	" " 206b	38 130	18 939	1 294 306	*48 622*	*6455*	12 240
4 Hannoversche	17 370	i. Kol. 203a	" " 203a	47 376	89 965	38 576	3 420 162	*29 073*	*3860*	174 758*
5 Main-Neckar	1377	" " 201b	" " 201b	i. Kol. 206b	11 836	i. Kol. 201b	363 971	*31 323*	*4159*	79 255
6 Main-Weser	1978	1272	3372	11 489	8976	23 498	983 123	*36 973*	*4909*	46 856
7 Nassauische	in Kol. 202	i. Kol. 202	i. Kol. 202	i. Kol. 202	i. Kol. 202	i. Kol. 202	250 438	*10 026*	*1331*	36 845
8 Preuß. Niederschles.-Märk.	5434	10 345	-	25 780	67 193	73 087	3 816 517	*73 935*	*9816*	197 448
9 " Ostbahn	11 686	7420	1987	57 324	177 022	19 239	2 415 083	*22 090*	*2933*	320 284
10 " Saarbrücker u Trier	284	—	—	2628	6834	5378	846 111	*43 945*	*5834*	220 944
11 " Westfälische	650	864	209	3722	12 284	3701	697 939	*25 754*	*3419*	64 257
12 Sächsische östliche										
a Sächsisch-Böhmische	54	18	354	1116	4635	27 997	312 406	*36 033*	*4784*	32 315
b. Sächsisch-Schlesische	13	642	583	1679	15 449	5548	773 574	*57 090*	*7580*	22 441
c Tharandt-Freiberger	—	—	157	27	413	591	62 360	*17 767*	*2359*	69 905
13 Sächsische westliche										
a. Niedererzgebirgische	-	336	723	797	9836	6298	784 284	*12 440*	*5635*	64 956
b. Obererzgebirgische	16	—	98	66	539	627	203 324	*33 332*	*4425*	2542
c Sächsisch-Bayerische	36	124	1015	2801	12 600	26 038	1 839 614	*76 619*	*10 173*	96 208
14 Württembergische	1164	i. Kol. 203a	i. Kol. 203a	i. Kol. 206b	85 548	16 506	2 128 205	*32 924*	*4371*	114 761
II. Privatbahnen										
a) unter Staatsverwaltg.										
15 Aach.-Düss., a. Aach.-Düsseld.	354	—	—	376*	14 998	14 214	327 258	*28 631*	*3805*	32 047
Ruhrorter b. Ruhrort-Cref.	57	16	—	27*	3326	80 696*	286 533	*51 167*	*6793*	19 206
16 Bergisch-Märkische	26	i. Kol. 203c	842	i. Kol. 206b	19 152	101 310	2 659 329	*56 569**	*7511**	290 575
17 a. Löbau-Zittauer	—	—	83	142	896	679	83 105	*18 127*	*2116*	5756
b. Zittau-Reichenberger	—	—	25	27	711	451	64 675	*18 218*	*2419*	8455
18 a. Oberschlesische	1808	935	-	6892	10 255	35 689	2 991 061	*88 703*	*11 777*	367 748
b. Breslau-Posen-Glogauer	1163	142		3521	12 970	8163	765 863	*27 509*	*3652*	83 645
19 Stargard-Posener	714	137		4406	16 498	4203	567 449	*25 075*	*3329*	82 572
20 Rhein-Nahe-E	321	1044		2455	12 061	2497	389 894*	*24 338*	*3231*	62 184
21 Wilhelms-Bahn	399	295	-	837	2638	2306	468 080	*19 953*	*2649*	97 027
b) in Privatverwaltung.										
22 Aachen-Maastrichter	109	56	—	i. Kol. 206b	13 446	10 900	153 805	*12 404*	*1647*	48 861*
23 Albertsbahn	43		—	23	336	19 533	167 991	*32 875*	*4365*	16 431
24 a. Altona-Kieler	663			i. Kol. 206b	44 995	21 029	379 708	*26 968*	*3580*	21 209
b. Rendsburg-Neumünster	139			" " 206b	9760	—	45 571	*9864*	*1310*	7733
25 Aussig-Teplitzer	i. Kol. 203a			—	i. Kol. 203a	2476	187 580	*77 512*	*10 291*	29 270
26 Bayerische Ostbahnen	2902			i. Kol. 206b	15 974	7343	1 122 427	*18 645*	*2475*	312 138*
27 Berlin-Anhaltische	1880	1056	352	12 114	39 140	10 425	(1 505 952 669*)	*31 771*	*4218*	62 459
28 a. Berlin-Hamburger	1864	i. Kol. 202	i. Kol. 202	i. Kol. 206b	192 106	22 286	1 790 951	*45 158*	*5995*	94 990
b. Hamburg-Bergedorfer	1**	—	—	" " 206b	13 134		125 800	*60 191*	*7991*	67 775*
29 Berlin-Potsdam-Magdebrg	1711			9279	16 301		1 131 704	*57 926*	*7691*	192 633

211	212			213	214	215	216	217	218	219	220	221	

Ergebnisse.

B. **Ausgaben.** 1) Für die Bahn-Verwaltung.

Summe aller Einnahmen.	Durchschnittlich a. pro Meile Bahnlänge.	a. pro Kilometer Bahnlänge.	b. pro Nutzmeile.	Besoldung der Bahn-Beamten incl. Dienstkleidung ꝛc.	Unterhaltung des Bahndamms, d. Schienen und Schwellen.	Unterhaltung der Brücken und Durchlässe.	Unterhaltung der Gebäude.	Unterhaltung der Telegraphen.	Unterhaltung der übrigen Anlagen.	Unterhaltung des Inventars u. der Geräthe.	Heizung der Wärterlokale.	Grundsteuer, Feuerversicherung ꝛc.	
Thlr.	Thlr.		Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	
3 643 765	53 240	7068	8,76	170 933	220 003	9211	23 308	—*	6838	12 481	9820	1092	1
8 285 661*	49 962	6633	10,79	331 267	757 850	17 253	105 372*	8260	32 851	17 313*	6244	—	2
1 861 309	69 921	9283	10,56	133 270	171 715	s. Kol. 214	34 421*	1688	8256	4201	4038	1120	3
5 587 237*	47 494	6306	9,30	280 818	505 069	" " 214	49 001	10 509	s. Kol. 217	12 220	14 478*	1218	4
913 584	78 621	10 438	10,79	38 985	101 915	835	13 190	964	575	907	1564	470	5
1 743 567	65 572	8706	13,65	82 631*	170 936*	1450	11 171	539	4816	2905	2286	1591	6
570 242	22 828	3031	5,13	45 760	31 568	120	284	57	1140	842	713	16	7
3 552 394	107 563	14 281	13,94	284 438	143 357	12 455	38 836	7537	31 212	17 824	59 232*	2561	8
4 971 343	45 471	6037	13,16	294 174	473 279	20 149	54 020	33 587	130 447	13 359	10 598	1649	9
1 283 459	66 659	8850	9,49	78 645	223 160	3286	5381	4886	22 839	6806	635	170	10
1 036 649*	37 411	5079	9,77	98 254	112 520*	4874	6501	6767*	16 312*	1521	1366	—	11
527 834	60 880	8083	11,45	31 001	109 979	698	2211	420	2813	828	—	528	12a
1 161 761	85 739	11 383	12,69	39 297	242 263*	1238	6973	1228	3234	1079	—	547	- b
179 184	51 050	6777	13,06	7520	5154	27	508	156	765	135	—	42	- c
1 208 338	65 386	8682	11,17	47 824	58 530	11 783	8655	4248	5920	955	—	1277	13a
273 304	14 804	5948	9,65	17 745	41 918	848	2375	1871	1909	671	—	143	- b
2 472 977	102 998	13 675	12,70	68 908	232 449	5090	18 905	1659	9574	2320	—	1515	- c
3 627 230	56 114	7450	9,91	134 631	301 643	8683	21 821	*	27 937	14 725	s. Kol. 239	3069	14
620 516	54 288	7208	10,22	39 716	18 100	276	2593	1410	1663	995	1334	1706	15a
410 217	73 251	9725	14,89	24 894	9478	157	843	978	1935	567	821	1147	- b
3 751 298	79 798*	10 594*	11,82	229 184	130 495	1956	39 399	30 680	79 428	11 093	2077	13 256	16
134 937	29 920	3972	9,83	10 596	15 715	329	613	246	979	370	—	1412	17a
103 301	29 099	3863	8,85	9669	5420	445	1130	220	1840	194	—	3517	- b
3 883 365	115 165	15 290	15,16	155 313	80 252	9084	35 312	11 572	35 358	7309	1019	6750	18a
1 185 793	42 393	5655	11,50	77 906	42 383	3030	18 657	3192	18 783	2349	786	5642	- b
880 232	38 897	5164	11,74	52 949	21 266	375	7793	2458	9191	1876	s. Kol. 238	2672	19
656 156	40 959	5438	8,46	60 125	57 807	7611	3764	3534	11 078	3281	555	980	20
657 827	28 040	3723	11,45	40 450	21 042	2049	2482	2232	6088	1298	—	4649	21
317 086	25 571	3395	7,92	26 683	38 707	1066	3773	1888	12 407	725	76	1394	22
244 170	47 783	6344	7,31	12 333	22 309	1124	2798	267	1572	1020	425	2247	23
681 224	48 595	6452	15,82	43 253	17 987	172	12 588	238	9969	2071	326	2921	24a
104 809	22 686	3012	9,30	8512	3549	210	885	309	300	212	83	530	- b
270 960	111 967	14 866	26,31	2971	16 234	s. Kol. 214	4207	41	2369	322	238	447*	25
2 219 507*	36 869	4895	8,07	168 735	45 758	2426	9551	35	460	643	14 155*	s. Kol. 224	26
2 577 864	54 385	7220	14,50	170 018	51 771	6888	67 184*	7180	s. Kol. 216	2838	1704	10 305	27
2 299 328 2233*	70 583	9371	13,46	114 762	150 065	19 221	93 358	16 165	6924	7171	10 816	6081	28a
288 181	137 886	18 306	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- b
2 186 947	111 939	14 862	16,03	106 478	114 650	6462	23 625	7223	20 004	1808	1623	937	29

(Forts.) III. Finanz-

(Forts.) A. Einnahmen.

	II. Privatbahnen (Forts.)	205 Für Fahrzeuge aller Art: a. für Equipagen. Thlr.	205 b. für Eisenbahn-Fahrzeuge. Thlr.	205 c. für sonstige Fahrzeuge (Wagen, Karren, Schlitten ꝛc.) Thlr.	206 Für Thiere: a. für Pferde. Thlr.	206 b. für Rindvieh, Schweine und sonstige Thiere. Thlr.	207 Neben-Erträge (Lagergeld, Provision, Frachtzuschlag ꝛc.). Thlr.	208 Zusammen im Güter-Verkehre. Thlr.	209 Durchschnittlich pro Meile Bahnlänge. Thlr.	209 Durchschnittlich pro Kilometer Bahnlänge. Thlr.	210 Aus sonstigen Quellen (Pacht, Wagenmiethe, Erlös für verkaufte Materialien u. s. w.) Thlr.
30	Berlin-Stettiner										
	a. Berlin-Stettin-Stargard	3726	2692	–	5962	53 196	37 957	776 268	34 516	4583	54 051*
	b. Stargard-Cöslin-Colberg	594	—	–	1872	10 740	3115	173 602	7614	1011	14 872*
31	Böhmische Westbahn	545	—	–	579	8669	7709	560 980	21 306	2829	25 566
32	Breslau-Schweidnitz-Freib	813	—	–	891	5943	3950	817 002	35 685	4738	70 843
33	Brünn-Rossitzer	4	–	–	2	187	911	187 911	50 109	6653	2141
34	Buschtiehrader a. Lokom.-B.	—	–	—	2	116	12 631	382 617	99 639	13 230	5775
	Buschtiehrader b. Pferde-B.	–	–	—	—	—	46	80 398	10 777	1431	157
35	Frankfurt-Hanauer	171	—	—	i. Kol. 206a	6287	609	107 273	19 650	2609	7701*
36	Galizische Carl-Ludwig-B.	i. Kol. 202	i. Kol. 202	i. Kol. 202	= 202	in Kol. 202	29 445	1 782 660	38 083	5057	62 590
37	Glückstadt-Elmshorner	46	—	—	246	922	–	23 728	5273	700	4849
38	Graz-Köflacher	i. Kol. 201a	—	i. Kol. 201a	i. Kol. 195	in Kol. 201a	2701	176 577	33 251	4416	2243
39	Hessische Ludwigs-E.	827	–	—	= = 206b	17 188	5808	686 560	28 149	3737	37 847
40	Homburger	—	—	—	– –	–	268	12 132	5034	668	3911
41	Kaiser Ferdinands Nordb.	13 692	25 351	19 841	25 301	624 942	180 274	7 536 792	93 811	12 455	285 809*
42	Kaiserin Elisabeth a. Lokomot.-B.	i. Kol. 202	i. Kol. 202	–	i. Kol. 206b	106 881	59 426	1 732 353	30 429	4040	74 851
	Kaiserin Elisabeth b Pferde-B.	–	–	—	–	—	3784	290 866	16 751	2223	2521
43	Köln-Mindener (u Gießener)	2016	7064	1626	5858*	96 975	27 981	5 327 140	77 325	10 266	780 912*
44	Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	1857	i. Kol. 205a	i. Kol. 205a	3509	4715	4726	656 625	33 146	4401	37 551
45	Leipzig-Dresdener	1251	1872	10	7546	17 344	59 232	1 311 723	79 354	10 536	179 287*
46	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth.)	—	—	–	—	161	–	1027	1284	170	3907
47	Lübeck-Büchener	237	—	–	i. Kol. 206b	2498	6271	144 145	22 880	3038	12 566
48	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	4276	958	—	16 555	25 255	60 450	1 299 218	67 108	8910	112 102
49	a Magdeburg-Halberstädter	735	–	—	3942	10 860		653 262	55 882	7419	96 568
	b. Cöthen-Bernburger	40	–	—	45	480	—	55 641	13 910	1847	14 544
50	Magdeburg-Wittenbergesche	2208	–	—	i. Kol. 206b	23 566	17 530	323 336	22 611	3002	30 099
51	Mecklenburgische	781	–	—	= = 206b	17 762	477	238 570	12 380	1644	19 898
52	Mohacs-Fünfkirchener	280	—	—	20	153		392 468	18 573	6149	941
53	Neisse-Brieger	61		187	549	863	2147	73 678	11 922	1583	11 445
54	Niederländische Rhein-E.	1991	–	—	4198	28 879	65 775	642 166	27 632	3669	89 433
55	Niederschlesische Zweigbahn	138	–	–	581	3862	1708	149 217	15 707	2085	15 071
56	a. Oesterreich. nördliche	9605	–	—	16 195	83 683		3 384 416	51 316	7211	64 216
	b. Oesterreich. südöstliche	9086	—	—	21 193	566 218		3 221 235	34 956	4641	18 434
	c. Wien-Neu-Szönyer	437	–	–	5736	59 611		621 617	29 700	3943	15 379
57	Oppeln-Tarnowitzer	173	—		624	227	5329	121 377	11 991	1592	20 340
58	a. Pfälzische Ludwigsbahn	239			i. Kol. 206b	10 778	4089	918 072	46 671	6203	114 148
	b. Pfälzische Maximiliansb.	23	—	—	= = 206b	1634	1328	151 664	24 399	3239	33 403
59	Rheinische	2549	2129	–	9396	28 816	28 273	1403364	30 415	4038	126 058
60	a Südbahn, Oesterreichische	18 344	i. Kol. 205a	i. Kol. 205a	39 825	121 604	i. Kol. 19 [illegible]	7 340 462	47 952	6366	92 516
	b. Nordtiroler	619	—	—	308	3243	2481	126 996	13 025	1729	6326
	c. Venetianische u. Südtirol.	3253	—	–	5397	10 497	i. Kol. 19[illegible]-20[illegible]	1 179 808	16 966	2252	16 197
61	Süd-Norddeutsche	245	—	—	481	3998	12 682	476 785	18 174	2413	26 469
62	Taunus-Bahn	171	i. Kol. 205a	i. Kol. 205a	i. Kol. 206b	3482	1537	95 989	14 284	1896	18 342*
63	Theiß-Bahn	i. Kol. 205c	—	3577	6760	152 961	24 629	1 062 675	13 745	1825	33 342
64	Thüringische	2502	1041	–	8222	28 438	11 788	1 510 066	40 528	5381	159 522
65	Werra-E.	916	–	–	i. Kol. 206b	14 037	2566	372 732	16 463	2186	38604

211	212			213	214	215	216	217	218	219	220	221	

Ergebnisse.

	Durchschnittlich			B. Ausgaben. 1) Für die Bahn-Verwaltung.									
	a.		b.		Unterhaltung			Unterhaltung					
Summe aller Einnahmen.	pro Meile Bahnlänge.	pro Kilometer Bahnlänge.	pro Nutzmeile.	Besoldung der Bahn-Beamten incl. Dienstkleidung ꝛc.	des Bahndamms, d. Schienen und Schwellen.	der Brücken und Durchlässe.	der Gebäude.	der Telegraphen.	der übrigen Anlagen.	Unterhaltung des Inventars u. der Geräthe.	Heizung der Wärterlokale.	Grundsteuer, Feuerversicherungꝛc.	
Thlr.	Thlr.		Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	
1 426 023	63 407	8418	13,27	74 768	66 270	38 954	14 095	5209	i. Kol. 217	5208	—	5769	30a
368 622	16 168	2147	6,41	42 446	24 579	278	7304	2599	" " 217	1382	—	1024	- b
890 566	33 823	4491	12,34	58 426	49 049	430	5613	1078	1305	3713	i. Kol. 238	5116	31
1 251 425	54 659	7258	10,64	65 272	54 284	2669	11 686	4617	19 109	4829	1209	4536	32
204 939	54 650	7255	38,88	16 449	17 564	232	3746	115	599	1340	567	— —	33
400 298	104 244	13 840	34,28	8732	25 334	846	2487	64	914	1558	443	540	34a
94 249	12 634	1677	—	4855	11 181	147	1053	55	239	987	23	591	- b
262 942	48 158	6393	8,53	1982*	8077	i. Kol. 214	1059*	i. Kol. 214	i. Kol. 214	250	i. Kol. 238	1269	35
2 469 795	52 762	7006	18,78	160 406	94 375	10 168	15 945	" " 218	11 158	i. Kol. 218	20 291*	i. Kol. 224	36
64 930	14 429	1916	8,51	10 681	4295	106	1245	619	418	278	60	966	37
219 742	41 382	5494	14,98	11 758	7241	1260	2878	212	108	1029	1632	1342	38
1 322 042	54 204	7197	7,44	57 249	16 367	1120	5061	2925	543	540	4606*	13 008	39
129 068	53 555	7111	8,88	5422	2049	110	1435	926	i. Kol. 217	i. Kol. 217	1365	2472	40
10 172 661	126 620	16 811	21,32	390 193	617 510	92 082	111 339	14 307	2966	31 056	2821	8000	41
3 273 142	57 494	7633	13,86	162 206	128 477	2852	34 635	17 770*	7487	—	—	i. Kol. 241	42a
310 505	17 876	2373	—	16 601	27 799	3381	5296	—	705	i. Kol. 223	i. Kol. 223	i. Kol. Grd.	- b
7 748 505	112 472	14 932	12,54	367 674	728 341*	10 218	25 228	25 853	49 760	12 033	6452	2906	43
965 456	48 736	6471	10,27	72 123	54 528	3171	8868	680	9855	4071	4355	932	44
2 231 392	134 990	17 923	15,43	51 907	161 303	6497	27 382	i. Kol. 216	12 129	15 542	888	30 192*	45
58 159	72 699	9645	6,90	1634	1969	—	1930	198	—	218	70	763	46
240 707	38 207	5073	13,34	10 895	12 780	1741	5127	646	1613	452	611	558	47
1 890 807	97 666	12 967	15,89	73 744	60 686	i. Kol. 214	12 385	5422	—	3234	7042*	5155	48
1 072 225	91 721	12 178	14,41	60 167	37 902	841	9639	3692	1737	1174	751	206	49a
93 705	23 427	3110	10,29	5247	15 040*	258	741	270	279	178	371	—	- b
500 584	35 006	4647	10,51	57 546*	10 757	3733	4880	1721	5204	1120	847	7081*	50
499 012	25 895	3438	8,07	37 817	21 824	2363	8580	1547	6143	1699	785	936	51
421 273	52 509	6971	25,76	19 762	30 614	814	2492	10	360	2533	1053	638	52
134 226	21 719	2883	13,15	10 889	4031	i. Kol. 214	1475	570	312	472	196	106	53
1 660 090	71 432	9484	12,07	6508	87 595	3321	9466	1886	-	1800	-	5019	54
243 165	25 596	3398	10,75	15 852	6001	970	2630	1161	5110	963	271	236	55
3 066 830	81 316	10 796	18,27	125 665	222 453	12 116	25 233	6266	15 592	16 338*	- *	13 569*	56a
4 940 432	53 613	7118	18,71	171 648	229 079	15 255	34 256	10 450	13 030	29 923*	— *		- b
880 302	42 059	5584	20,25	35 522	77 217	1418	10 543	1799	5207	5061*	— *	—	- c
169 520	16 751	2224	9,18	14 121	7201	461	2322	149	10	528	73	58*	57
1 318 032	67 007	8905	7,82	72 622	50 236		7518	208	865	1038	2990	4907	58a
249 910	40 204	5337	5,91	19 255	11 126	—	1595	68	207	249	1034	1226	- b
3 230 174	70 008	9295	10,03	123 356	85 504	3645	12 158	17 132	6788	6973	1753	6632	59
10 668 585	69 693	9253	17,84	407 248	421 903	23 514	54 546	7776	15 932	39 218		—	60a
262 440	26 916	3574	15,19	20 436	8995	3434	6941	592	2679	308	—	554	- b
2 688 159	38 656	5132	11,76	128 913	129 431	443	8739	1247	11 137	— —	— —	4557	- c
689 900	26 352	3499	9,58	47 102	44 045	6665	7871	1829	6302	783	—	4424	61
403 972	60 115	7980	9,78	15 450	7636	59	3048	245	890	347	440*	2661	62
1 758 853	22 751	3021	15,25	163 828	99 264	12 551	24 958	6146	3938	18 624	9446	12 997	63
2 600 781	69 801	9267	12,02	117 388	193 547*	2725	11 431	2100	10 215	7398	2286	4121	64
582 985	25 750	3419	10,46	56 587	29 696	883	1962	862	1116	2680	1257	1114	65

		222	223	224	225	226		227	228	229	230
		(Forts.) B. **Ausgaben.** 1) Für die Bahn-Verwaltung.						(Forts.) **III. Finanz-**			
										2) Für	
	I. Staatsbahnen.	Reinigen der Bahn vom Schnee. Thlr.	Büreaubedürfnisse, Drucksachen und Formulare. Thlr.	Sonstige Ausgaben. Thlr.	Zusammen. Thlr.	Durchschnittlich pro Meile Bahnlänge. Thlr.	pro Kilometer	Besoldung der Betriebs-Beamten incl. Dienstkleidung ꝛc. Thlr.	Kosten der Feuerung der Lokomotiven. Thlr.	Schmieren der Maschinen und Tender. Thlr.	Putzen
1	Badische	8	2425	10 155	466 274	*6813*	*904*	366 929	106 895	12 473	13 239
2	Bayerische (u. gepcht. Zweigb.)	72 430*	in Kol. 224	23 559*	1 372 399*	*8275*	*1099*	750 174	520 295	84 543	in Kol. 229
3	Braunschweigische	87	3900	5520	368 246	*13 833*	*1837*	99 339	119 501	10 022*	in Kol. 229 u. 230
4	Hannoversche	1200	4445	583	879 541	*7477*	*992*	371 700	267 738	86 641	in Kol. 229
5	Main-Neckar	—	810	3934	164 149	*14 126*	*1875*	78 959	25 016	10 491	6693
6	Main-Weser	755	2048	—	281 128	*10 573*	*1403*	121 085	53 694	7654	9936
7	Nassauische	—	116	643	81 259	*3253*	*432*	80 220	30 912	9729	7126
8	Preuß. Niederschles. Märk.	1345	3282	5315	607 394	*11 767*	*1562*	346 211	169 381	17 652	35 105
9	" Ostbahn	12 809	2792	14 487	1 061 350	*9708*	*1289*	346 874	166 680	14 577	35 991
10	" Saarbrücker (u. Trier)	12	552	14 241	360 613	*18 729*	*2487*	92 911	48 436	13 169	22 362
11	" Westfälische	28	841	12 719	261 703	*9657*	*1282*	90 876	33 756	5791	16 402
12	Sächsische östliche										
	a. Sächsisch-Böhmische	43*	223	2056	150 800	*17 393*	*2309*	83 074	22 217	1020*	310*
	b. Sächsisch-Schlesische	—	324	2288	298 471	*22 028*	*2924*	121 202	41 019	2419*	929*
	c. Tharandt-Freiberger	—	141	241	14 689	*4185*	*556*	25 683	6885	744*	238*
13	Sächsische westliche										
	a. Niedererzgebirgische	64*	415	2041	141 712	*7668*	*1018*	132 143	27 614	3118*	1074*
	b. Obererzgebirgische	—	151	825	68 456	*11 222*	*1490*	43 496	7502	1071*	292*
	c. Sächsisch-Bayerische	755*	509	3999	345 692	*14 398*	*1912*	211 124	57 218	7409*	2078*
14	Württembergische	1069	431	2676	516 688	*7993*	*1061*	272 671	218 536	30 262	57 861
	II. Privatbahnen										
	a) unter Staatsverwaltg.										
15	Aach.-Düss. a. Aach.-Düssel	—	741	1621	70 185	*6140*	*815*	65 264	11 557	3497	2555
	Ruhrorter b. Ruhrort-Crf.	—	488	862	42 170	*7529*	*1000*	45 827	6993	2117	1546
16	Bergisch-Märkische	–	1489	26 741	565 798	*12 035**	*1598*	336 998	69 350	30 646*	37 668
17	a. Löbau-Zittauer	—	72	441	30 773	*6823*	*906*	24 644	7408	649*	196*
	b. Zittau-Reichenberger	11*	80	376	22 902	*6451*	*856*	26 910	5279	462*	140*
18	a. Oberschlesische	1887	2981	14 792	361 629	*10 724*	*1424*	198 633	103 572	7736	25 666
	b. Breslau-Posen-Glogauer	379	1548	8790	183 445	*6589*	*875*	70 766	35 637	2662	8831
19	Stargard-Posener	679	533	3772	103 564	*4576*	*608*	53 632	34 868	3574	7582
20	Rhein-Nahe-E.	—	406	3877	153 018	*9552*	*1268*	46 825	25 498	4819	9440
21	Wilhelms-Bahn	254	321	3321	87 186	*3716*	*493*	28 666	9809	3262	3253
	b) in Privatverwaltung.										
22	Aachen-Mastrichter	—	146	1124	87 989	*7096*	*942*	26 237	16 373	3020	4211
23	Alberts-Bahn	1	in Kol. 224	1794	45 890	*8980*	*1192*	15 418	6668	833*	1546
24	a. Altona-Kieler	1	122	3478	93 126	*6614*	*878*	67 877	21 678	1588	in Kol. 229
	b. Rendsburg-Neumünster	1	12	7033*	21 636	*4683*	*622*	3823	4396	282	110
25	Aussig-Teplitzer	—	53	—	26 644	*11 100*	*1462*	30 558	3561	1928	in Kol. 229
26	Bayerische Ostbahnen	575	1898	8151	252 387	*4192*	*557*	171 472	99 808	6086	8052
27	Berlin-Anhaltische	782	7914	—	325 854	*6875*	*913*	182 750	94 103	23 472	in Kol. 229
28	a. Berlin-Hamburger	9834	665	—	435 042	*10 969*	*1456*	176 998	104 388	10 370	14 941
	b. Hamburg-Bergedorfer	—	—	—	33 767	18 156	2145	—	—	—	—
29	Berlin-Potsdam-Magdebg.	—	—	17 479	300 289	*15 370*	*2041*	128 452	75 829	5555	7672

Ergebnisse.

die Transport-Verwaltung.

231	232	233	234	235	236				237	238	239	
Transportkräfte:					Reparaturkosten							
Schmieren der Wagen. Thlr.	Reinigen	Beleuchtung der Züge. Thlr.	Güterverladung. Thlr.	Sonstige Kosten. Thlr.	a. der Lokomotiven und Tender. Thlr.	b. der Personenwagen. Thlr.	c. der Lastwagen. Thlr.	d. der sonstigen Transportmittel. Thlr.	Ergänzung der Transportmittel (z. B. soweit dies aus den laufenden Betriebs-Einnahmen und nicht aus dem Reserve- rc. Fonds geschehen ist). Thlr.	Heizung und Reinigung der Betriebs-Lokale. Thlr.	Wagenmiethe (und Konventionalstrafen). Thlr.	
6340	7664	5332	57 049	30 427	201 980	in Kol. 236c	180 798	in Kol. 236c	—	29 841	4856	1
27 943	in Kol. 231	19 090	160 069	—	244 739	" " 236c	308 086	88 842	154 461*	129 781*	179 941	2
5337*	in Kol. 231 u. 236b u. c	12 855*	in Kol. 227	—	101 052	20 759	36 128	—	13 836	—	in Kol. 242	3
14 928	in Kol. 231	4368	163 364*	26 387*	303 314	84 191	275 200	—	43 193	28 087	2844*	4
2289	2876	1782	13 914	3440	241	in Kol. 236c	525	—	140 188	6129	20 381	5
3246	2188	1294	18 581	21 969	75 209*	11 953	25 530	—	270	8070	52 929	6
1681	1705	1090	1757	10 147	9977	4685	2647	—	—	1384	10 181	7
9317	8190	14 661	158 919	88 761	138 706	in Kol. 236c	118 580	10 390	—	12 876	181 207	8
13 348	5495	8848	23 235	2515	155 484	" " 236c	166 525	—	—	33 610	69 710	9
11 975	2526	2025	7529	1201	45 032	8057	53 513	7327	32 923	17 444	90 578	10
1578	12 495	1965	9540	4885	36 060	6069	25 274	6175	55 787	—	48 924	11
3123*	124*	2027	18 852	2207	10 581	4860	7798	in Kol. 236c	—	1333	11 311	12a
8517*	352*	3045	18 443	5168	32 224	4563	12 972		—	2379	49 873	- b
811*	146*	583	1551	975	2254	260	2077		—	417	1320	- c
4473*	182*	2517	13 332	6705	13 598	3372	15 386	21	—	1670	22 984	13a
1360*	42*	608	2778	1123	3704	787	3588	11	—	578	—	- b
9200*	418*	4969	25 468	10 076	26 380	7758	35 392	32	—	1934	37 859	- c
9361	3602	1130*	29 485	14 626	163 685	in Kol. 236c	106 871	in Kol. 236c	—	72 476	38 475*	14
1724	272	1188	13 362	315	5541	in Kol. 236c	12 544	114	1109	3620	6060	15a
1043	165	719	6923*	9382*	3353		7591	2422	782	2190	3668	- b
15 011*	689*	6783	47 469	2600	104 298		99 419	295	25 250	—	65 732	16
954*	37*	846	2907	1196	5198	2499	3550	in Kol. 236c enthalten.	—	583	8202	17a
680*	26*	533	2830	841	3704	1781	2530		—	696	5411	- b
8513	3933	8192	28 564	45 396	84 279	in Kol. 236c	88 352		—	14 382	173 452	18a
2463	1322	2819	9828	15 622	28 999		25 562		—	12 169	59 682	- b
1703	1211	2729	3768	13 399	17 156		15 850		—	12 977	57 996	19
4598	1388	1004	6415	4422	27 451	5046	8857	2594	—	8113	58 429	20
5121	239	1067	1286	16 154	12 941	in Kol. 236c	16 297	—	—	2350	15 437	21
3119	965	661	3184	6795	39 570	5071	13 611	323	—	1512	10 152	22
2286*	in Kol. 231	1499*	10 410	—	10 706	in Kol. 236c	17 759	in Kol. 236c	—	186	4474	23
2095	" " 231	609	31 327	4924	14 125	7860	15 366	413	—	2069	10 056	24a
90	7	62	888	–	4170	2084	2262	in Kol. 236c	-	341	—	- b
in Kol. 229	in Kol. 229	332	in Kol. 227	1008	6094	1235	4656	15	—	2769*	9316	25
7313	" " 242	in Kol. 242	18 960	20 561	52 310	in Kol. 236c	29 515	77	3279	4025	6244	26
19 022	" " 231	17 913	33 781	67 477*	43 874	" " 236c	38 544	3794	—	7793	41 673*	27
8917	7620	20 538*	155 680*	33 897*	121 340	35 122	101 985	—	120 173	7739	33 688	28a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- b
6685	737	3572	37 699	7272	72 686	32 486	60 223	in Kol. 236c	—	8807	93 720	29

	II. Privatbahnen. (Forts.)	222	223	224	225	226		227	228	229	230
		(Forts.) B. Ausgaben. 1) Für die Bahn-Verwaltung.						(Forts.) III. Finanz-		2) Für	
		Reinigen der Bahn vom Schnee.	Büreaubedürfnisse, Drucksachen und Formulare.	Sonstige Ausgaben.	Zusammen.	Durchschnittlich pro Meile Bahnlänge.	pro Kilometer	Besoldung der Betriebs-Beamten incl. Dienstkleidung ꝛc.	Feuerung der Lokomotiven.	Kosten der Schmieren der Maschinen und Tender.	Putzen
		Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.		Thlr.	Thlr.	Thlr.	
30	Berlin-Stettiner										
	a. Berlin-Stettin-Stargard	—	837	20515	231 625	*10299*	*1367*	68230*	71208*	8157**	10769*
	b. Stargard-Cöslin-Colberg	—	504	11627	91 743	*4024*	*534*	25208*	26307*	3014**	3978*
31	Böhmische Westbahn	1530	789	283	127 332	*1896*	*642*	57695	23739	7963	2507
32	Breslau-Schweidnitz-Freibg.	632	236	3169	175 248	*7654*	*1016*	45962	50802	13473	9944
33	Brünn-Rossitzer	811	343	294	42 060	*11216*	*1490*	11526	5690	957	i. R. 227 u. 229
34	Buschtêhrader a. Lokom.-B.	50	31	2317	43 316	*11283*	*1498*	10505	8280	3039	in Rol. 229
	Buschtêhrader b. Pferde-B.	948	1229	—	21 308	*2860*	*379*	9711	—	—	—
35	Frankfurt-Hanauer	—	in Rol. 241	—	12 637	*2314*	*307*	48288*	16180	3556	in Rol. 229
36	Galizische Carl-Ludwig-B.	4580	5747	40404	363 074	*7756*	*1030*	148271	103634	13617*	16206*
37	Glückstadt-Elmshorner	—	45	659	19 372	*4305*	*571*	5212	2583	361	209
38	Graz-Köflacher	975	594	231	29 260	*5510*	*732*	13347	3992	1391	307
39	Hessische Ludwigs-E.	—	100	34005	135 524	*5556*	*738*	110066	57426*	22395	10402
40	Homburger	—	—	3519*	17 298	*7178*	*953*	11848	5100	511	857
41	Kaiser Ferdinands Nordb.	20497	25838	67534	1384 143	*17228*	*2287*	566550	332667	86485	34399
42	Kaiserin Elisabeth a. Lokom.-Bahn	368	8673	15673	378 141	*6642*	*882*	316883	209067	25164*	in Rol. 227*
	Kaiserin Elisabeth b. Pferde-Bahn	705*	571	—	55 058	*3169*	*421*	49862*	—	—	—
43	Köln-Mindener (u. Gießener)	189	3337	224850	1456 841*	*21146**	*2807**	551016	160168	43261	53954
44	Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	340	1575	145	160 643	*8110*	*1077*	79657	30475	12145	in Rol. 229
45	Leipzig-Dresdener	84	12050	892	318 866	*19290*	*2561*	269857	58011	17984	i. R. 229
46	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	—	in Rol. 240	620	7402	*9252*	*1228*	5138	2140	582	258
47	Lübeck-Büchener	—	55	647	35 120	*5575*	*740*	23454	11652	710	1273
48	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	446	in Rol. 224	11779	179 893	*9292*	*1233*	84990	57092	7400	8564
49	a. Magdeburg-Halberstädter	—	—	15947	135 056	*11553*	*1534*	76852	46619	4096	4113
	b. Cöthen-Bernburger		—	463	22 847	*5712*	*758*	4339	5945	580	820
50	Magdeburg-Wittenbergesche		—	9981	102 870	*7194*	*955*	17920	23603	2334	3307
51	Mecklenburgische	18	229	1443	83 384	*4327*	*574*	47705	20222	2351	670
52	Mohacs-Fünfkirchener		8	2852	61 136	*7566*	*1005*	18330	14080	4175	779
53	Neisse-Brieger	3	88	645	18 787	*3222**	*428**	8252	4388	513	772
54	Niederländische Rhein-E.	—	1142	27610	144 347	*6211*	*824*	118238	52195	9686	in Rol. 229
55	Niederschlesische Zweigbahn	25	28	2033	25 280	*3714*	*493*	16295	11431	1347	1137
56	a. Oesterreichische nördliche	2405	3997	12122	455 756	*7314*	*971*	428414	115631*	20249*	1687
	b. Oesterreich. südöstliche	285	6820	10742	521 488	*5659*	*751*	444514	170464*	16029*	1968
	c. Wien-Neu-Szönyer	17	1282	2125	140 191	*6698*	*889*	104261	58889*	2798*	335
57	Oppeln-Tarnowitzer	29	108	751	25 811	*2550*	*339*	14026	5132	1086	922
58	a. Pfälzische Ludwigsbahn	—	—	579	140 963	*7166*	*953*	94887	39960	6532	12541
	b. Pfälzische Maximiliansb.	—	—	94	34 854	*5607*	*744*	26486	9275	1450	1904
59	Rheinische	—	2121	5747	271 809	*5891*	*782*	301307	76450	19276	35164
60	a. Südbahn, Oesterreichische	3216	19874	—	996 227	*6508*	*864*	1066587	507059	63031	27076
	b. Nordtiroler	732	198	20	44 889	*4604*	*611*	35951	20675	1208	760
	c. Venetianische u. Südtirol.		1953	22505	508 925	*4442*	*590*	306946	188211	17033	in Rol. 229
61	Süd-Norddeutsche	437	412	3420	123 290	*4709*	*626*	78335	28869	6224	7580
62	Taunus-Bahn	—	150	698	31 624	*4706*	*625*	47094	33232*	4604	in Rol. 229
63	Theiß-Bahn	3029	4087	891	360 059	*4657*	*618*	64822	178993	89657	i. R. 229
64	Thüringische	27	1343	3573	356 154	*9558*	*1269*	130841	104879	10959	17088
65	Werra-E.	—	391	1508	98 326	*4343*	*577*	36641	32435	2541	5723

Ergebnisse.

die Transport-Verwaltung.

231	232	233	234	235	236				237	238	239	
Transportkräfte:					Reparaturkosten							
Schmieren der Wagen. Thlr.	Reinigen	Beleuchtung der Züge. Thlr.	Güterverladung. Thlr.	Sonstige Kosten. Thlr.	a. der Lokomotiven und Tender. Thlr.	b. der Personenwagen. Thlr.	c. der Lastwagen. Thlr.	d. der sonstigen Transportmittel. Thlr.	Ergänzung der Transportmittel (d. h. sowen dies aus den laufenden Betriebs-Einnahmen und nicht auf dem Reserve- rc. Fonds geschehen ist). Thlr.	Heizung und Reinigung der Betriebs-Lokale. Thlr.	Wagenmiethe (und Konventional-strafen). Thlr.	
9613*	3145*	in Kol. 249	66 669*	in Kol. 242	48 112	21 271	36 484	—	35 000	in Kol. 242	30 463*	30a
3551*	1162*	" " 242	24 629*	" " 242	23 208	3943	7783	—	—	" " 242	11 254*	- b
in Kol. 229	in Kol. 230	2201	11 431	4216	18 452	6647	20 462	1126	—	12 490	4209	31
13 443	8602	1565	7477	—	43 221	13 136	51 750	—	—	949	19 530	32
391	i. K. 227 u. 231	132	6607	528	9947	611	2793	2693	—	222	2196	33
855	in Kol. 231	2196	6134	—	8478	2079	5203	—	—	1108	23 061	34a
598	" " 231	49	—	26 970*	—	485	12 682	371	—	705	—	- b
in Kol. 229	" " 229	in Kol. 238	in Kol. 237	2239	12 752	in Kol. 236c	3721	2597*	—	4282	13 430*	35
24 177*	12 590*	" " 229	11 500	12 329	76 319	19 948	93 053	1812	—	20 138	34 889	36
57	34	39	972	1666	1549	1157	552	—	—	in Kol. 241	43	37
883	429	870	12 146	258	3792	1924	2187	—	—	414	11 645	38
in Kol. 229	in Kol. 230	1405	32 343	5612	18 422	in Kol. 236c	19 080	816	—	16 500*	5364	39
90	104	in Kol. 238	852	476	4639	3714	in Kol. 236b	—	—	1387	167	40
in Kol. 229	81 973*	13 840	209 481	67 233*	367 737	71 953	266 599	67 745*	—	11 309	62 888	41
12 918*	in Kol. 227*	4605	79 815	46 323*	86 708	43 162	55 407	—	—	in Kol. 241	—	42a
1489	—	—	12 235	112 528*	—	1540	14 905	—	7434*	" " 241	—	- b
26 981	13 681	13 638	116 735	100 967	244 140*	in Kol. 236c	275 188*	77 864*	—	30 464	304 371	43
7066	in Kol. 231	1648	9940	673	43 904	10 146	17 675	—	28 859	5500	56 780	44
in Kol. 229	" " 229	12 953*	in Kol. 237	—	35 695	in Kol. 236c	46 484	in Kol. 236c	33 021	5796	87 723	45
581	167	86	—	—	1888	1686	—	—	2439	184	—	46
254	3823	—	9203	—	7047	1672	6044	—	—	2186*	4986	47
8494	41 354	5889	60 246	3403	29 166	18 883	23 471	—	—	1446	40 103	48
5877	454	2672	13 981	3042	36 816	6356	12 892	in Kol. 236c	—	5005	62 982	49a
510	12	17	3104	6541	4144	in Kol. 236c	1766	12	369	556	3122	- b
2740	2020	1069	12 027	8201	13 253	2303	7055	—	—	—	7301	50
643	31	794	2390	286	18 832	7987	13 961	—	—	840	—	51
5546	200	293	18 897	2706	10 909	969	11 217	766	—	739	—	52
1226*	in Kol. 231	346	1096	476	2607	in Kol. 236c	1560	976	—	269	5149	53
5875	" " 231	994	107 446*	33 000	50 227	26 386	33 365	—	—	734	—	54
571	90	327	5513*	104	5944	1232	3699	—	458	294	10 282	55
20 830	3305	14 317	100 632	17 198	202 032	28 901	106 101	87	—	29 031*	2676	56a
19 599	4787	13 720	94 574	23 026	212 101	48 618	186 734	131	—	28 631*	39	- b
1769	1586	1951	29 214	4580	29 741	4833	20 180	29	—	7369*	854	- c
667	32	144	4562	939	5731	536	3959	425	—	318	2195	57
8297	3283	1147	11 697	—	25 742	7330	24 233	—	—	7759	—	58a
1199	740	416	3395	—	6071	2016	7576	—	—	2350	—	- b
17 808	in Kol. 231	7133	54 891	27 611*	42 198	14 015	35 331	—	—	23 807	21 383	59
41 795	11 589	20 601	191 109	69 534	247 821	73 070	94 617	in Kol. 236c	—	54 309	—	60a
1531	193	434	11 524	1938	7324	1836	4646	—	—	1245	—	- b
2887	in Kol. 231	—	—	—	52 511	16 533	20 887	—	—	19 893	10 223	- c
in Kol. 230	" " 230	3202	10 666	6861	39 110	5065	19 985	633	—	4508	506	61
3791	" " 231	756	9662	9243	7710	in Kol. 236c	8860	821	—	2694	4839	62
in Kol. 229	" " 229	3754	30 821	4995	91 267	35 671	45 891	—	—	14 032	—	63
2704	4508	4070	71 569*	25 810	113 303*	28 799*	73 707*	—	—	22 062*	74 274	64
475	318	1600	12 714*	12 301	30 912	in Kol. 236c	12 265	—	—	4746*	21 229	65

	240	241	242	243	244		245	246	247	248	249
	(Forts.) B. **Ausgaben.** 2. Für die Transport-Verwaltung.						(Forts.) **III. Finanz-**				
									3. Für die allgemeine		
I. Staatsbahnen.	Entschädigungen im Güter-Verkehre.	Druck-sachen und Büreau-bedürf nisse.	Sonstige Aus-gaben	Zusam-men.	Durchschnittlich a. pro Nutz-meile.	b. pro Achs-meile.	Besoldung ꝛc. der Verwal-tungs-Vor-stände ꝛc.	Besoldung der Büreau- und Kassen-beamten.	Gerichts-kosten, Stempel, Porto und Inserate.	Druck-sachen, Schreib-materialien u. sonstige Büreau-bedürfnisse.	Heizung, Reinigung u. Beleuch-tung des Verwal-tungs-Gebäudes.
	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Sgr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.
1 Badische	6713	31 693	58 907	1 121 136	2,69	2,39	2800	23 229	589	5373	1094
2 Bayerische (u. gep. Zweigb.) .	27 323	43 766	1322	2 740 375*	3,51	2,06	26 799	i. Kol. 245	784	15 137	932
3 Braunschweigische	1095	7800	23 430*	451 154	2,56	1,84	6900	53 272	—	3635	—
4 Hannoversche	11 455	20 820	12 961	1 717 194	3,04	2,27	i. Kol. 246	141 167	5501	32 778	i. Kol. 248
5 Main-Neckar	2383*	7350	2386	325 043	3,03	1,24	12 185	i. Kol. 245	—	1946	—
6 Main-Weser	865	6447	23 091	444 011	3,47	2,45	6247	30 507	683	3463	1380
7 Nassauische	227	9211	5599	188 278	1,71	2,56	1148	6623	60	1312	869
8 Preuß. Niederschles.-Märk. .	699	31 131	24 934	1 361 720	3,42	1,78	6171	57 495	212	6871	2503
9 " Ostbahn	3988	15 560	182 402	1 244 842	3,29	2 80	i. Kol. 248	110 525	761	11 394	i. Kol. 248
10 " Saarbrücker(u.Trier)	355	5451	7911	470 725	3,48	3,56	3434	22 451	982	4117	599
11 " Westfälische . . .	613	5845	19 947	381 982	3,60	2,70	4934	25 265	i. Kol. 248	2283	1105
12 Sächsische östliche											
a. Sächsisch-Böhmische .	848	2192	14 546	186 423	4,04	2,57		9134	64	747	229
b. Sächsisch-Schlesische . .	456	3936	25 138	332 635	3,82	2,04		14 675	205	2637	709
c. Tharandt-Freiberger . .	24	574	2843	47 385	3,45	3,04		5332	41	473	148
13 Sächsische westliche											
a. Niedererzgebirgische . .	55	5004	11 235	264 483	2,45	1,49		12 578	358	520	244
b Obererzgebirgische .	124	1520	3288	71 872	2,54	1,73		5774	34	560	111
c. Sächsisch-Bayerische . .	144	6734	32 939	477 132	2,35	1,17		18 440	131	977	481
14 Württembergische	2837	18 550	13 019	1 053 447	2,88	2,43	7604	19 967	127	4261	1280
II. Privatbahnen											
a) unter Staatsverwaltg.											
15 Aach.-Düss. { a. Aach.-Düsseld.	696	4211	6294	139 923	2,30	2,08	3482	16 197	1165	2066	606
Ruhrorter { b. Ruhrort-Cref.	1681	2559	985	99 946	3,94	2,33	2107	9649	965	1353	367
16 Bergisch-Märkische . . .	3395	18 566	21 190	885 294	2,79	2,41		69 382	2207	6582	1110
17 a. Löbau-Zittauer . . .	107	1328	1185	61 489	4,48	2,77		2306	110	297	22
b. Zittau-Reichenberger . .	40	1296	2404	55 563	4,76	3,51		2446	5	444	49
18 a. Oberschlesische	6750	7581	29 834	834 835	3,26	1,39	4758	39 801	159	5137	1016
b. Breslau-Posen-Gloganer	2068	2608	9712	290 750	2,82	1,668	3480	32 474	155	4303	836
19 Stargard-Posener . . .	1174	2006	2590	232 215	3,096	1,934	3133	24 815	113	5034	i. Kol. 248
20 Rhein-Nahe-E.	621	3403	14 394	233 317	3,15	2,72	6210	22 507	248	5142	521
21 Wilhelmsbahn	873	2187	20 265	139 207	2,42	1,65	3356	11 522	325	1929	274
b) in Privatverwaltung.											
22 Aachen-Mastrichter . . .	100	2493	5732	143 129	3,57	4,08	-	4643	384	359	223
23 Albertsbahn	11	375	21 161*	93 332	2,52	3,71	1377	2440	211	471	98
24 a. Altona-Kieler	125	1077	10 765	191 954	4,34	3,33	5275	7722	931	1337	517
b. Rendsburg-Neumünster .	335	467	1799	21 116	1,92	2,33	3303	2405	538	194	37
25 Aussig-Teplitzer . . .		292	4939	66 703	6,44	7,66	i. Kol. 246	11 971	1314	2509	297
26 Bayerische Ostbahnen . .	7	4598	106 475*	538 782	1,96	2,18	8353	18 335	53	7258	1212
27 Berlin-Anhaltische . . .	1162	9581	3927	{ 586 733 / 2139* }	3,31	2,45	23 410	31 323	1134	3773	i. Kol. 248
28 a. Berlin-Hamburger . .	1273	7350	22 740	984 759	4,73	2,96	13 141	32 085	357	5687	2407
b. Hamburg-Bergedorfer .	—	—	—	76 436	—	—	—	—	—	—	—
29 Berlin-Potsdam-Magdebrg.	514	1182	16 915	560 006	4,10	2,83	i. Kol. 246	40 254	341	2984	1061

250	251	252		253	254	255			256			257	

Ergebnisse.

Verwaltung. | (Forts.) B. **Ausgaben.**

Sonstige Ausgaben.	Zusammen.	Durchschnittlich pro Meile Bahnlänge.	Durchschnittlich pro Kilometer Bahnlänge.	Zins für gepachtete Bahnstrecken.	Summe aller Ausgaben.	Durchschnittlich a. pro Meile Bahnlänge.	Durchschnittlich a. pro Kilometer Bahnlänge.	Durchschnittlich b. pro Nutzmeile.	Von den Ausgaben (excl. Kol. 253) kommen a. auf die Bahn-Verwaltung.	Von den Ausgaben (excl. Kol. 253) kommen b. auf die Transport-Verwaltung.	Von den Ausgaben (excl. Kol. 253) kommen c. auf die allgemeine Verwaltung.	Sämmtliche Ausgaben betragen Procente der Brutto-Einnahme.	
Thlr.	Thlr.	Thlr.		Thlr.	Thlr.	Thlr.		Thlr.	Proc.	Proc.	Proc.		
2883	35 968	*526*	*70*	—	1 623 378	*23 720*	*3149*	*3,30*	28,72	69,06	2,22	44,55	1
10 285*	53 937	*325*	*43*	254 786	4 421 497*	*26 661*	*3539*	*4,76*	32,94	65,76	1,30	53,36	2
9555	73 362	*2756*	*366*	..	892 762	*33 537*	*4453*	*5,07*	41,25	50,53	8,22	47,96	3
12 691	192 137	*1633*	*217*	—	2 788 872	*23 707*	*3147*	*4,94*	31,54	61,57	6,89	49,92	4
595	14 726	*1267*	*168*	—	303 918	*43 366*	*5758*	*5,95*	32,57	64,51	2,92	55,16	5
439	42 719	*1607*	*213*	—	767 858	*28 878*	*3834*	*6,01*	36,61	57,83	5,56	44,04	6
906	13 918	*557*	*74*	—	283 455	*11 347*	*1507*	*2,58*	28,67	66,42	4,91	49,71	7
9893	83 145	*1611*	*214*	—	2 052 259	*39 757*	*5278*	*5,15*	29,60	66,35	4,05	36,96	8
14 083	136 763	*1251*	*166*	—	2 442 955	*22 345*	*2967*	*6,47*	43,44	50,96	5,60	49,14	9
5532	37 115	*1928*	*256*	41 094	909 547	*47 239*	*6272*	*6,73*	41,52	54,20	4,28	70,87	10
17 608	51 195	*1889*	*251*	—	694 880	*25 641*	*3404*	*6,55*	37,66	54,97	7,37	67,03	11
481	10 655	*1229*	*163*	27 326	375 204	*43 276*	*5746*	*8,14*	43,33	53,59	3,06	71,08	12a
1885	20 111	*1484*	*197*	..	651 217	*48 060*	*6381*	*7,11*	45,83	51,08	3,09	56,01	- b
159	6153	*1753*	*233*	—	68 227	*19 438*	*2580*	*4,97*	21,53	69,45	9,02	38,08	- c
1789	15 489	*838*	*111*	43 547	465 231	*25 175*	*3342*	*4,30*	33,60	62,73	3,67	38,50	13a
631	7110	*1166*	*155*	—	147 438	*24 170*	*3209*	*5,21*	46,43	48,75	4,82	53,95	- b
4283	24 312	*1013*	*134*	24 426	871 562	*36 300*	*4820*	*4,31*	40,81	56,32	2,87	35,24	- c
2414	35 653	*552*	*73*	..	1 605 788	*24 842*	*3298*	*4,39*	32,18	65,60	2,22	44,27	14
3666	27 182	*2378*	*316*	..	237 290	*20 760*	*2756*	*3,91*	29,58	58,96	11,46	38,24	15a
3861	18 302	*3268*	*434*	—	160 418	*28 646*	*3803*	*5,74*	26,29	62,30	11,41	39,11	- b
30 857	110 138	*2343**	*311*	—	1 561 230	*3321 1**	*4409*	*4,92*	36,24	56,71	7,05	41,62	16
1315	4080	*905*	*120*	—	96 342	*21 362*	*2836*	*7,01*	31,94	63,82	4,24	71,40	17a
172	3116	*878*	*117*	—	81 581	*22 980*	*3051*	*6,99*	28,07	68,11	3,82	78,97	- b
7745	58 616	*1738*	*231*	—	1 255 080	*37 221*	*4942*	*4,90*	28,81	66,52	4,67	32,31	18a
6422	47 670	*1712*	*227*	—	521 865	*18 745*	*2489*	*5,06*	35,15	55,71	9,14	44,01	- b
4351	37 446	*1655*	*220*	..	373 225	*16 493*	*2190*	*4,98*	27,75	62,22	10,03	42,40	19
5210	39 838	*2487*	*330*	..	426 173	*26 603*	*3532*	*5,75*	35,91	54,75	9,34	64,95	20
9553	26 959	*1149*	*153*	5446	258 798	*11 031*	*1465*	*4,50*	34,41	54,95	10,64	39,34	21
855	6464	*521*	*69*	46 254	283 836	*22 890*	*3039*	*7,09*	37,03	60,25	2,72	89,51	22
422	5019	*982*	*130*	—	144 241	*28 227*	*3748*	*4,36*	31,81	64,71	3,48	59,07	23
3020	18 802	*1335*	*177*	..	303 882	*21 582*	*2866*	*6,94*	30,64	63,17	6,19	44,41	24a
2786	9263	*2005*	*266*		52 015	*11 257*	*1495*	*4,72*	41,59	40,60	17,81	49,63	- b
906	16 997	*7023*	*933*	—	110 344	*45 597*	*6051*	*10,71*	24,15	60,45	15,40	40,72	25
2749	37 960	*631*	*84*	..	829 129*	*13 773*	*1829*	*3,02*	30,44	64,98	4,58	37,36	26
2119	62 059	*1310*	*174*	—	974 646 2863*	*20 562*	*2730*	*5,48*	33,43	60,20	6,37	37,41	27
3939	57 616	*1453*	*193*	120 303*	1 597 720	*40 285*	*5349*	*7,68*	29,45	66,65	3,90	57,07	28a
—	4009	*1918*	*255*	..	114 212	*54 647*	*7255*	—	29,57	66,92	3,51	39,63	- b
3799	48 439	*2479*	*329*	..	908 734	*46 514*	*6176*	*6,66*	33,05	61,62	5,33	41,55	29

	II. Privatbahnen. (Forts.)	240	241	242	243	244		245	246	247	248	249
		(Forts.) B. **Ausgaben.** 2. Für die Transport-Verwaltung.						(Forts.) III. Finanz- 3. Für die allgemeine				
		Entschädigungen im Güter-Verkehre.	Drucksachen und Büreaubedürfnisse.	Sonstige Ausgaben	Zusammen.	Durchschnittlich a. pro Nutzmeile.	b. pro Achsmeile.	Besoldung ꝛc. der Verwaltungs-Vorstände ꝛc.	Besoldung der Büreau- und Kassenbeamten.	Gerichtskosten, Stempel, Porto und Inserate.	Drucksachen, Schreibmaterialien u. sonstige Büreaubedürfnisse.	Heizung, Reinigung u. Beleuchtung der Verwaltungs-Gebäude
		Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Sgr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.
30	Berlin-Stettiner											
	a. Berlin-Stettin-Stargard	i. Kol. 243	5233*	41 196*	455 550	4,24	3,17	5972	20 974	218	2664	720
	b. Stargard-Cöslin-Colberg	= = 243	1933*	23 893**	159 863	2,78	3,20	6055	21 262	220	2700	731
31	Böhmische Westbahn	4938	5556	301	183 933	2,55	3,16	19 335	31 540	6950	5146	3889
32	Breslau-Schweidnitz-Freib.	121	2328	13 120	295 423	2,51	2,13	i. Kol. 246	16 717	1158	1562	i. K. 238 u. 239
33	Brünn-Rossitzer	41	602	91	45 027	8,54	5,41	—	i. Kol. 243	796	115	i. Kol. 238
34	Buschtěhrader a. Lokom.-B.	—	936	8032	79 906	6,84	4,56	2400	3854	721	1182	433
	Buschtěhrader b. Pferde-B.	—	2934	2384	56 889	—	—	—	1333	89	906	67
35	Frankfurt-Hanauer	250	2808	725	110 828	3,60	3,04	5198	i. Kol. 245	i. Kol. 248	752	i. Kol. 238
36	Galizische Carl-Ludwig-B.	115	i. Kol. 238	13 658	602 256	4,58	2,36	33 334	87 662	1527	9137	8783
37	Glückstadt-Elmshorner	—	495	883	15 812	2,07	2,55	1575	1392	596	240	97
38	Graz-Köflacher	—	700	306	54 591	3,69	3,24	1400	5781	1331	1008	434
39	Hessische Ludwigs-E.	4617	17 755	57 719	379 922	2,20	2,57	i. Kol. 246	15 070	3052	477	625
40	Homburger	26	378	1869	32 018	2,20	3,99	1971	1274	338	504	i. Kol. 238
41	Kaiser Ferdinands Nordb.	2255	21 390	69 459	2 353 963	4,44	2,34	14 700	115 581	12 358	10 573	1191
42	Kaiserin Elisabeth a. Lokomot.-B.	—	34 042*	24 588*	938 682	3,98	3,57	56 966	96 044	i. Kol. 248	18 113	i. Kol. 248
	Kaiserin Elisabeth b. Pferde-B.	—	2125	1880*	203 998	—	—	i. K. 246 b. Kvtb.	1820	= = 248	1266	= = 248
43	Köln-Mindener (u. Gießener)	2058	20 511	107 890*	2 136 887*	3,46*	2,23	—*	65 204	1922	6908	1627
44	Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	358	4316	3078	308 220	3,28	2,85	5573	13 310	568	648	647
45	Leipzig-Dresdener	775	—	68 988	637 287	4,41	2,76	i. Kol. 246	31 105	1954	1934	i. Kol. 238
46	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth.)	—	i. Kol. 248	327	15 476	1,84	2,62	—	434	143	142	107
47	Lübeck-Büchener	—	803	3220	76 327	4,36	3,37	2600	4780	514	329	427
48	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	2300	i. Kol. 248	4839	397 640 51 503*)	3,34	2,09	12 500	19 307	1405	6955	3006
49	a. Magdeburg-Halberstädter	99	906	13 828	296 590	3,99	2,60	i. Kol. 246	21 445	209	1562	860
	b. Cöthen-Bernburger	—	250	1316	33 403	3,67	5,17	1500	1669	73	105	157
50	Magdeburg-Wittenbergesche	2	80	457	103 672	2,18	1,85	4100	9249	i. Kol. 248	3261	i. Kol. 248
51	Mecklenburgische	52	2311	9514	128 589	2,08	2,28	9971	8907	307	1122	370
52	Mohacs-Fünfkirchener	54	606	15	90 281	5,47	3,08	7516	2271	181	511	686
53	Neisse-Brieger	1380	676	40	29 726	2,91	2,17	—	5667	458	251	45
54	Niederländische Rhein-E.	i. Kol. 234	5000	1400	444 546	3,23	3,26	17 785	17 622	4003	1032	875
55	Niederschlesische Zweigbahn	91	1287	281	60 383	2,67	2,26	2348	5496	210	736	844
56	a. Oesterreich. nördliche	—	22 039	969	1 114 099	4,02	2,55	i. K. 246	372 693*	i. Kol. 248	38 086	i. Kol. 248
	b. Oesterreich. südöstliche	—	21 392	1476	1 287 803	4,88	2,71					
	c. Wien-Neu-Szönyer	—	4609	1511	274 509	6,31	4,06					
57	Oppeln-Tarnowitzer	8	867	3588	45 137	2,45	2,66	2312	4981	406	517	622
58	a. Pfälzische Ludwigsbahn	11 582	11 949	51 499	318 438	1,91	1,55	8736	11 208	1544	1948	1496
	b. Pfälzische Maximiliansb.	763	3513	22 709*	89 863	2,13	2,44	2644	3896	490	876	376
59	Rheinische	2099	11 781	51 241*	741 495	2,30	2,52	i. Kol. 246	46 157	3223	3856	6754
60	a. Südbahn, Oesterreichische	—	89 889	76 278	2 634 365	4,36	3,20	= = 246	93 231*	i. Kol. 248	94 370*	i. Kol. 248
	b. Nordtiroler	—	1646	2217	92 628	5,36	4,65	6350	7414	411	204	249
	c. Venetianische u. Südtirol.	—	23 766	7207	666 097	2,91	2,96	i. Kol. 246	63 498*	i. Kol. 248	6509*	i. Kol. 248
61	Süd-Norddeutsche	296	1989	8460	225 289	3,13	3,48	3333	22 843	9649	3376	701
62	Taunus-Bahn	2143	6523	1712	143 684	3,48	3,77	i. Kol. 246	9861	229	906	i. Kol. 238
63	Theiß-Bahn	16 471	4437	6362	587 173	5,10	2,96	28 000	35 506	15 412	7070	3535
64	Thüringische	4243	11 643	17 414	717 873	3,32	2,55	6524	21 560	1802	2771	712
65	Werra-E.	780	3659	5514	183 853	3,30	2,89	4385	12 503	780	1716	844

250	251	252		253	254	255			256			257	

Ergebnisse.

Verwaltung.				(Forts.) B. Ausgaben.									
		Durchschnittlich				Durchschnittlich			Von den Ausgaben (excl. Kol. 253) kommen				
						a.		b.	a.	b.	c.		
Sonstige Ausgaben.	Zusammen.	pro Meile	pro Kilometer	Zins für gepachtete Bahnstrecken.	Summe aller Ausgaben.	pro Meile	pro Kilometer	pro Nutzmeile.	auf die Bahn-	auf die Transport-	auf die allgemeine	Sämmtliche Ausgaben betragen Procente der Brutto-Einnahme.	
		Bahnlänge.				Bahnlänge.			Verwaltung.				
Thlr.	Thlr.	Thlr.		Thlr.	Thlr.	Thlr.			Proc.	Proc.	Proc.		
5540*	36 088	1605	213	—	723 263	32 159	4270	6,73	32,03	62,98	4,99	50,72	30a
7534*	38 502	1689	224	—	290 108	12 724	1689	5,04	31,62	55,11	13,27	78,70	- b
858	67 718	2572	341	51 916	430 899	16 365	2173	5,97	33,60	48,53	17,87	48,38	31
5518	24 955	1090	145	—	495 626	21 648	2874	4,31	35,36	59,60	5,04	39,60	32
2848	3759	1002	133	—	90 846	24 225	3216	17,24	46,30	49,56	4,14	44,32	33
9093	17 683	4605	611	—	140 905	36 694	4872	12,07	30,74	56,71	12,55	35,20	34a
—	2395	321	43	—	80 592	10 803	1434	—	26,44	70,59	2,97	85,50	- b
—	5950	1090	144	17 463	146 878	26 901	3571	4,76	9,76*	85,64	4,60	55,86	35
16 332	156 775	3349	445	—	1 122 105	23 971	3183	8,53	32,36	53,67	13,97	45,43	36
968*	4868	1082	144	—	40 052	8900	1182	5,25	48,37	39,48	12,15	61,68	37
780*	10 734	2021	268	—	94 585	17 812	2365	6,40	30,93	57,72	11,35	43,05	38
5041	24 265	995	132	—	339 711	22 128	2937	3,12	25,11	70,39	4,50	40,82	39
4393	8480	3519	467	—	57 796	23 982	3184	3,98	29,93	55,40	14,67	44,76	40
9454	163 857	2039	271	—	3 901 963	48 568	6448	8,19	35,48	60,32	4,19	38,85	41
23 388	194 511	3417	454	—	1 511 334	26 547	3524	6,40	25,02	62,11	12,87	46,17	42a
3736	6822	398	52	—	265 878	15 307	2032	—	20,71	76,73	2,56	85,82	- b
52 767*	128 428	1864	247	—	3 722 156*	54 028	7173	6,03	39,14*	57,41	3,45	48,04*	43
4886	25 632	1294	172	10 288	504 783	25 481	3383	5,37	32,49	62,33	5,18	52,94	44
3431	38 424	2324	309	—	994 577	60 168	7989	6,68	32,86	64,08	3,86	44,57	45
726	1552	1940	257	—	24 430	30 538	4051	2,90	30,30	63,35	6,35	42,01	46
564	9214	1462	194	—	120 661	19 152	2543	6,90	29,11	63,25	7,64	50,13	47
15 247	58 420	3018	401	58 436	749 192	38 698	5138	6,30	28,39	62,58	9,16	39,62	48
2890	26 966	2307	306	—	458 612	39 231	5209	6,17	29,45	64,67	5,88	42,77	49a
405	3909	977	129	—	60 159	15 040	1997	6,61	37,38	55,52	6,50	64,20	- b
608	17 218	1205	160	—	223 760	15 647	2077	4,70	45,38	46,33	7,43	44,20	50
675	21 352	1108	147	—	233 325	12 108	1608	3,77	35,74	55,11	9,15	46,76	51
393	11 558	1430	190	—	162 975	20 170	2678	9,87	37,51	55,40	7,09	38,41	52
299	6720	1087	144	1456*	56 689	9173	1218	5,55	34,01	53,82	12,17	42,23	53
3301	44 618	1920	255	20 005	653 516	28 120	3734	4,75	22,79	70,17	7,04	39,37	54
114	9748	1026	136	—	105 411	11 096	1473	4,66	33,47	57,28	9,25	43,35	55
	180 396	2894	384	—	1 750 251	28 089	3729	6,31	26,04	63,65	10,31	34,54	56a
12 309*	220 535	2393	318	—	2 029 826	22 027	2921	7,69	25,69	63,45	10,86	41,09	- b
	52 158	2492	331	—	466 858	22 306	2961	10,74	30,03	58,40	11,57	53,03	- c
624	9462	935	124	—	80 410	7946	1055	4,35	32,10	56,13	11,77	47,43	57
9015	33 947	1726	229	—	493 348	25 081	3333	2,96	28,57	64,55	6,88	37,43	58a
1724	10 006	1610	214	—	134 723	21 673	2877	3,19	25,97	66,70	7,43	53,90	- b
4647*	64 637	1401	186	—	1 077 941	23 362	3102	3,35	25,21	68,79	6,0	38,37	59
—	187 601*	1225	163	—	3 818 193	24 943	3312	6,31	26,09	68,99	4,92	35,79	60a
390	15 018	1540	205	—	152 535	15 644	2077	8,83	29,42	60,72	9,85	58,12	- b
-	70 007	1007	134	—	1 045 029	15 028	1995	4,37	29,57	63,73	6,70	38,88	- c
20 905	60 807	2322	308	—	409 386	15 637	2076	5,69	30,11	55,04	14,85	59,34	61
1114	12 110	1802	239	—	187 418	27 890	3702	4,56	16,87	76,67	6,46	46,39	62
2677	92 200	1193	158	—	1 039 432	13 445	1785	9,03	34,64	56,49	8,87	59,10	63
17 486*	50 855	1365	181	—	1 124 882	30 190	4008	5,20	31,66	63,82	4,52	43,25	64
4687	24 915	1100	146	63 428	370 522	16 366	2173	6,65	32,03	59,87	8,11	63,56	65

(Forts.) **III. Finanz-**

C. **Ueberschuß.**

	I. Staatsbahnen.	258 a. Der Ueberschuß beträgt: überhaupt. Thlr.	258 b. pro Meile Bahnlänge. Thlr.	258 b. pro Kilometer Bahnlänge. Thlr.	258 c. Procente des Gesammt-Anlage-Kapitals.	259 Außerdem Bestand aus dem Vorjahre. Thlr.	260 a. Der Ueberschuß zur Verzinsung der Anleihen. Thlr.	260 b. zur Amortisation der Anleihen. Thlr.	261 zur Entrichtung der Eisenbahn-Steuer. Thlr.	262 a. zu Zinsen und Dividenden für die Stamm-Actien. Proc.	262 b. Thlr.
1	Badische	2 020 387	29 520	3919	5,04	—	—	—	—	—	—
2	Bayerische (u. gepcht. Zwgb.)	3 864 167*	23 301	3094	5,41*	—	—	—	—	—	—
3	Braunschweigische	968 547	36 384	4830	11,52	755 889	—*	—	—	—	—
4	Hannoversche	2 798 365	23 787	3159	5,54	—	—*	—	—	—	—
5	Main-Neckar	409 666	35 255	4680	5,86	—	—	—	—	—	—
6	Main-Weser	975 709	36 694	4872	6,96	—	—	—	—	—	—
7	Nassauische	286 787	11 481	1524	1,72	—	—	—	—	—	—
8	Preuß. Niederschles.-Märk.	3 500 135	67 806	9003	10,71	—	583 198	77 650	—	4*	389 388
9	" Ostbahn	2 528 388	23 126	3070	5,78*	—	—	—	—	—	—
10	" Saarbrücker (u. Trier)	373 912	19 420	2578	2,75	—	—	—	—	—	—
11	" Westfälische	341 503*	12 324	1673	2,81	—	—	—	—	—	—
12	Sächsische östliche										
	a Sächsisch-Böhmische	152 630	17 604	2337	2,51	—	—	—	—	—	—
	b. Sächsisch-Schlesische	510 544*	37 679	5002	6,25	—	—	—	—	—	—
	c. Tharandt-Freiberger	110 957	31 612	4197	3,55	—	—	—	—	—	—
13	Sächsische westliche										
	a. Niedererzgebirgische	743 107	40 211	5340	5,72 resp. 6,68*	—	—	—	—	—	—
	b. Obererzgebirgische	125 866	20 634	2739	4,14	—	—	—	—	—	—
	c. Sächsisch-Bayerische	1 601 415	66 698	8855	9,41	—	—	—	—	—	—
14	Württembergische	2 021 442	31 272	4152	5,42	—	—	—	—	—	—
	II. Privatbahnen										
	a) unter Staatsverwaltg.										
15	Aach.-Düss. a Aach.-Düsseld.	383 226	33 528	4452	5,15	—	142 011	26 500	—	2,70*	108 058
	Ruhrorter b. Ruhrort-Crf.	249 799	44 605	5922	7,24	73	83 758	13 700	2551	5	75 000
16	Bergisch-Märkische	2 190 068	46 587*	6185	6,48	—	821 183	55 262	56 771	6⅛	843 460
17	a. Löbau-Zittauer	38 595	8558	1136	1,42	—	9040	6000	—	—	—
	b Zittau-Reichenberger	21 720	6119	812	0,60	—	—	—	—	—	—
18	a. Oberschlesische	2 628 285	77 944	10 348	15,35	1439	341 199*	63 894	153 454	10½	1 120 707
	b. Breslau-Posen-Glogauer	663 928	23 848	3166	5,46	—	468 838	—	—	—	—
19	Stargard-Posener	507 007	22 404	2974	7,72	3838	61 712	14 788	7333	4¾	241 667
20	Rhein-Nahe-E.	229 983	14 356	1906	1,38	—	229 983*	—	—	—	—
21	Wilhelms-Bahn	399 029	17 009	2258	4,77	—	252 012	28 334	—	1½	36 000
	b) in Privatverwaltung.										
22	Aachen-Mastrichter	33 250	2681	356	0,60	—	33 250	—	—	—	—
23	Alberts-Bahn	99 929	19 556	2596	4,09	—	62 064	8800	—	2¼	20 250
24	a. Altona-Kieler	380 342	27 013	3586	10,16	—	5460	—	—	10	307 500
	b Rendsburg-Neumünster	52 794	11 429	1517	8,0	—	9611	1400	—	10	39 000
25	Aussig-Teplitzer	160 616	66 370	8812	7,17	—	28 800	6000*	12 084*	7,2	100 000
26	Bayerische Ostbahnen	1 390 378	23 096	3066	5,59	—	—	—	—	5	1 290 000
27	Berlin-Anhaltische	1 602 588	33 810	4491	10,34	3152	307 500	42 500	106 250	9¾	828 750
28	a. Berlin-Hamburger	1 201 608	30 298	4022	8,65	—	334 108	72 500	—*	6,875*	550 000
	b Hamburg-Bergedorfer	173 969	83 239	11 051	7,57	1036*	2.5 143*	3783*	7807*	8⅔	135 272*
29	Berlin-Potsdam-Magdebgr.	1 278 213	65 425	8686	9,03	75 755	306 948	70 000	115 625	14	700 000

263	264	265				
Ergebnisse.						
(Forts.) C. **Ueberschuß.**						
(und die früheren Bestände) sind verwendet:						
zur Einlage			a.		b.	
a. in den Reserve-Fonds. Thlr.	b. in den Erneuerungs-fonds. Thlr.	Zuschuß zum Pensions-fonds. Thlr.	zu sonstigen Zwecken:	Thlr.		Thlr.
—	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—
—	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—
—	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—
—	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—
—	—	—	an die Staatskassen abgeliefert . . .	409 666	. . . . .	—
—	—	—	zur Ablieferung an die Staatskassen . .	975 709	. . . . .	—
—	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—
2693	287 483	in Kol. 250	zu Erweiterungen u. Vervollständ. d. Bahn	279 675	der Restverwaltung überwiesen . . an die General-Staatskasse abgeführt .	71 282 1 808 766
—	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—
—	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—
—	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—
—	6177	867	. . . . .	—	. . . . .	—
—	—*	1136	. . . . .	—	. . . . .	—
—	41 028	274	. . . . .	—	. . . . .	—
—	161 835	1492	. . . . .	—	. . . . .	—
—	11 688	535	. . . . .	—	. . . . .	—
—	136 495	2074	. . . . .	—	. . . . .	—
—	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—
7950	98 707	in Kol. 250	. . . . .	—	. . . . .	—
3512	56 485	" " 250	Staats-Präcipuum	14 333	Auf die Betr.-Rechn. pro 1864 übertr.	533
35 071	378 321	—	. . . . .	—	. . . . .	—
—	—	286	. . . . .	—	. . . . .	—
—	—	313	. . . . .	—	. . . . .	—
14 833	607 808	7560	Superdividende des Staats . . .	370 294	Auf die Betr.-Rechn. pro 1864 übertr.	1142
—	195 090	—	. . . . .	—	. . . . .	—
125	183 750	—	Auf die Betr.-Rechnung pro 1864 übertragen	1470	. . . . .	—
—	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—
73 869	—	—	An die Bergb.-Hilfskasse auf deren Forderung	8814	. . . . .	—
—	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—
—	—	—	zur Ausgleichung schweb. Frachtdifferenzen ꝛc.	8815	. . . . .	—
65 882	—	1500	. . . . .	—	. . . . .	—
—	—	—	Honorare und Gratifikationen . .	2783	. . . . .	—
4627	7149	400	zur Verzinsung einer schwebenden Schuld .	1556	. . . . .	—
17 144	—	14 286	Zur Berichtigung des Staats-Antheils .	49 714	Zu allgemeinen Ausgaben . . . Dem Divid.-Conto von 1863/64 überwiesen	19 063 171
—	310 409	5687	Auf die Betr.-Rechnung pro 1864 übertragen	4644	. . . . .	—
240 000	—	5000	. . . . .	—	. . . . .	—
—	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—
—	—	in Kol. 254	Zu Abgaben, Lasten und Renten ꝛc. . .	8666	auf die Betr.-Rechnung pro 1864 sind einschl. 76974 Thl. Bestand des Jahres 1863 übertr.	152 729

(Forts.) **III. Finanz-**

II. Privatbahnen. (Forts.)

		258			259	260		261	262	
		C. Ueberschuß.								
		Der Ueberschuß beträgt:			Außerdem Bestand aus dem Vorjahre.	Der Ueberschuß				
		a. überhaupt.	b. pro Meile Bahnlänge.	b. pro Kilometer Bahnlänge.	c. Procente des Gesammt-Anlage-Kapitals.	a. zur Verzinsung der Anleihen.	b. zur Amortisation	zur Entrichtung der Eisenbahn-Steuer.	a. zu Zinsen und Dividenden für die Stamm-Actien.	b.
		Thlr.	Thlr.			Thlr.	Thlr.	Thlr.	Proc.	Thlr.
30	Berlin-Stettiner									
	a. Berlin-Stettin-Stargard	702 760	31 248	4149	8,91	561	32 423	7577	53 981	8 ⅓	502 000
	b. Stargard-Cöslin-Colberg	78 514	3444	457	0,88	—	—	—	—	—	—
31	Böhmische Westbahn	439 667	17 458	2318	2,87	—	459 667*	—	—	—	—
32	Breslau-Schweidnitz-Freib.	755 799	33 011	4384	8,25	—	166 262	16 000	35 062	7 ⅓	382 500
33	Brünn-Rossitzer	114 093	30 425	4039	6,45	—	18 381	1740	10 552*	—	—
34	Buschtěhrader a Lokom.-B.	259 393	67 550	8968	17,63	—	—	14 036*	19 574	10	165 532
	Buschtěhrader b Pferde-B.	13 657	1831	243	2,54	—					
35	Frankfurt-Hanauer	116 064	21 257	2822	5,23	2600*	26 796	7343	—	5 ⅓	83 554
36	Galizische Carl-Ludwig-B.	1 347 690	28 791	3823	5,16	282 166*	71 772	9240*	119 846	5,95	832 899
37	Glückstadt-Elmshorner	24 878	5529	734	2,48	—	19 015	—	—	—	—
38	Graz-Köflacher	125 157	23 570	3129	6,91	—	42 053	—	21 511	3*	46 552*
39	Hessische Ludwigs-E.	782 331	32 076	4260	7,34	—	177 703	21 571	—	7	480 000
40	Homburger	71 272	29 573	3926	4,48	1025	29 908	7200	in Rel. 221	0,50*	29 714
41	Kaiser Ferdinands Nordb.	6 270 698	78 052	10 363	12,18	100 000	680 783	26 950	532 586*	11,68	4 571 814
42	Kaiserin Elisabeth a. Lokom.-Bahn	1 761 808	30 947	4109	3,40	—	1 607 280*	—	199 155	—	—
	Kaiserin Elisabeth b. Pferde-Bahn	44 627	2569	341	1,44	—					
43	Köln-Mindener (u. Gießener)	4 668 051*	67 758	8996	7,58*	—	1 207 783*	76 400	266 909	12 ⅓	1 679 167
44	Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	460 673	23 255	3088	4,04	912	118 744	25 200	—	3 ⅓	286 667
45	Leipzig-Dresdener	1 236 815	74 822	9934	13,78	—*	132 500	37 500	—	20	1 000 000
46	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	33 729	42 161	5594	27,20	3714	343	6857*	—	15	15 171
47	Lübeck-Büchener	120 046	19 055	2530	4,69	—	—	—	—	3,50	89 530
48	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	1 141 615	58 968	7829	13,01	—	218 497	47 000	107 188	17	595 000
49	a. Magdeburg-Halberstädter	613 613	52 490	6969	13,43	—	81 724*	5000	74 906	22 ½	380 375
	b. Cöthen-Bernburger	33 546	8387	1113	—*	—	6000	—	—	2 ½	10 875
50	Magdeburg-Wittenbergesche	276 824	19 359	2570	4,42	—	82 656	17 000	—	3	96 818
51	Mecklenburgische	265 687	13 787	1830	4,22	962	71 976	20 904	—	2,5	108 750
52	Mohacs-Fünfkirchener	261 298	32 339	4293	5,28	—	211 711*	—	20 047	—	—
53	Neisse-Brieger	77 537	12 546	1666	6,46	655	4500	500	1327	4 ⅓	47 667
54	Niederländische Rhein-E.	1 006 574	43 312	5750	6,68	—	214 579	—	14 849	6,35*	740 729
55	Niederschlesische Zweigbahn	137 754	14 500	1925	5,52	114	49 371	10 839	965	2 ½	37 659
56	a. Oesterreich. nördliche	3 316 579*	53 227	7066	8,50						
	b. Oesterreich. südöstliche	2 910 606*	31 586	4194	6,03	184 651	3 090 586	343 397*	905 315	5	3 039 389
	c. Wien-Neu-Szönyer	413 444*	19 753	2623	4,15						
57	Oppeln-Tarnowitzer	89 110	8805	1169	3,82	2853	—	—	1967	2 ½	62 495
58	a. Pfälzische Ludwigsbahn	824 684	41 926	5572	8,05	—	127 628	13 143	—	9	599 184
	b. Pfälzische Maximiliansb.	115 187	18 531	2460	4,48	—	—	—	—	4,457	112 057
59	Rheinische	2 152 233	46 646	6198	6,51	—	549 844	45 156	53 594	6	1 029 000
60	a. Südbahn, Oesterreichische	6 850 392*	44 750	5941							
	b. Nordtiroler	109 905	11 272	1497	—*	2 677 534	5 209 334	65 733	—	8	8 000 000
	c. Venetianische u. Südtirol.	1 643 130	23 628	3137							
61	Süd-Norddeutsche	280 514	10 715	1423	2,01	—	155 353	27 533	36 285	—*	61 343
62	Taunus-Bahn	216 554	32 225	4278	7,13	—	26 398	6286	—*	6 ⅓	116 571
63	Theiß-Bahn	719 421	9306	1236	2,56	—	705 585*	—	13 836	—	—
64	Thüringische	1 475 899	39 611	5259	7,08	65 626	558 153*	94 800	65 625*	7,60	684 000
65	Werra-E.	212 463	9384	1246	2,57	442	165 604*	—	—	2,60	130 179

263	264	265				

Ergebnisse.

(Forts.) C. **Ueberschuß.**

(und die früheren Bestände) sind verwendet:

zur Einlage a. in den Reserve-Fonds. Thlr.	zur Einlage b. in den Erneuerungs-fonds. Thlr.	Zuschuß zum Pensions-fonds. Thlr.	a. zu sonstigen Zwecken:	Thlr	b.	Thlr.	
48 651	—*	in Rol. 250	½ Proc. zur Verzins. d. Oblg. d. Hinterpom. Bahn an die Postverwaltung	53 933	Tantième für den Verwaltungsrath	4000	30a
				130*	Auf die Betr.-Rechnung pro 1864 übertragen	626	
—	66 793	" " 250	Dem Reservefonds auf die Rückstände pro 1860 bis 1862 überwiesen	11 721		—	- b
—	—	—		—		—	31
—	140 000	4000	Dem Betriebsdirektor kontraktliche Tantième	638	Asservirt für noch festzustell. Rechnungen	11 337	32
1100	—	—	Zu 6% Zinsen für die Prioritäts-Actien	82 320		—	33
16 602	—	—	Tantième für die Direktion	12 673	Zu Neubauten	44 633	34
	—	857	Zuschuß zum Kranken-Unterstützungs-Verein der Werkstätten-Arbeiter	114		—	35
28 578	—	in Rol. 250	Zur Bezahlung von Zinsen und Provision	118 219	Zahlung von Zinsen an den Staat auf dessen Forderung	249 272	36
			Auf die Betr.-Rechnung pro 1861 übertragen	200 000			
5863	—	—		—		—	37
—	—	in Rol. 250	Tantième für den Verwaltungsrath	2451	Zinsenzahl. an die K. K. priv. Südbahn	12 590	38
—	86 366	4572	Tantième an den Verwaltungsrath	11 657	Zuschuß zur Krankenkasse	462	39
3144	—	286	Tantième des Verwaltungsraths	2045		—	40
300 867	200 000	18 242	Tantième an die Direktions-Mitglieder	28 000	Dem Reservefonds überwiesen	11 456	41
—	—	—		—		—	42
9758	541 699	969	Extradividende des Staates	651 022	Zinsen für Vorschüsse, Tantièmen, Beitrag zum Dombau	234 344	43
30 000	—	—	Auf die Betr.-Rechnung pro 1864 übertragen	974		—	44
—	—	5000	Entschädigung an die Postverwaltung	15 000	Dem Baufonds überwiesen	46 815	45
1800	—	229	Für Neubauten (öffentliche Abtritte)	1173*	für Bahnerneuerung	11 870*	46
30 516	—	—		—		—	47
166 814	—	2000	Zu Kommunal-Einkommen-Steuern	5116		—	48
49 000	—		Zuschuß z. Deckung der den Actionairen d. Magdeb.-Wittenbergeschen Bahn zugesicherten Rente von 3%	22 552	Auf die Betr.-Rechn. pro 1864 übertr.	56	49a
—	—	—	An die Hauptkasse der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft abgeliefert	16 671		—	- b
3000	75 750	600	Zu Gratifikationen	1000		—	50
10 875	52 125	800	Auf die Betr.-Rechnung pro 1864 übertragen	1219		—	51
29 540	—	—		—		—	52
2400	21 600	—	Dem Betriebe pro 1864 überwiesen	198		—	53
9729	—	—	Statutarisch verwendet	26 688		—	54
—	37 300	1000	Auf die Betr.-Rechnung pro 1864 übertragen	734		—	55
—	—	26 141	Zum Provisions- u. Unterstützungsfonds der Diener	24 648		—	56
2500	22 500	—	Auf die Betr.-Rechnung pro 1864 übertragen	2501		—	57
—	79 015	5714		—		—	58a
—	—	—	Zur Rückerstattung an die Staatskasse	3130		—	- b
7500	343 923	5353	Dem Baufonds der Crefeld-Clever Bahn überwiesen	13 219	Zu Kommunalsteuern, Tantièmen ꝛc.	51 979	59
			Reservirt pro 1861	52 665			
119 069	—	—	Tantième an die Verwalt.-Räthe und Oberbeamten	119 069	Zu einer Extra-Reserve	1 820 781	60
—	—	—		—		—	61
14 399	48 571	2286	Zur Arbeiter Krankenkasse	286	Zur Einlage in den Amortisationsfonds	1714*	62
			Zur Einlösung verfallener Coupons	430			
—	—	—		—		—	63
45 000	L. R. 214 u. 236	in Rol. 250	Zu Ergänzungsbauten	29 822	Reservirt zur Eisenbahnsteuer pro 1863	64 125	64
42 146	—	2400	Auf die Betr.-Rechnung pro 1864 übertragen	639		—	65

(Forts.) **III. Finanz-Ergebnisse.**

	266	267	268		269	270	271	272		273
	D. **Reservefonds.**					E. **Erneuerungsfonds.**				
I. Staatsbahnen.	Bestand am Schlusse des Jahres 1862. Thlr.	Einlage u. sonstige Einnahmen pro 1863. Thlr.	Ausgegeben im Betriebs-Jahre 1863: a. für Bahnanlagen (Schienen, Schwellen etc.) Thlr.	b. für Betriebsmittel. Thlr.	Bestand am Schlusse des Jahres 1863. Thlr.	Bestand am Schlusse des Jahres 1862. Thlr.	Einlage u. sonstige Einnahmen pro 1863. Thlr.	Ausgegeben im Betriebs-Jahre 1863: a. für Bahnanlagen (Schienen, Schwellen etc.). Thlr.	b. für Betriebsmittel. Thlr.	Bestand am Schlusse des Jahres 1863. Thlr.
1 Badische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2 Bayerische (u. gepacht. Zwgb.)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3 Braunschweigische	50 000	—	—	—	50 000	408 617	127 108	97 842	155 347	282 536
4 Hannoversche	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
5 Main-Neckar	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
6 Main-Weser	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
7 Nassauische	—	—	—	—	—	—	6616	—	6616	—
8 Preuß. Niederschles.-Märk	—*	2693	1841	852	—	—*	287 483	187 634	99 849	—
9 „ Ostbahn	—*	—	—	—	—	—*	—	—	—	—
10 „ Saarbrücker (u. Trier)	—*	—	—	—	—	—*	—	—	—	—
11 „ Westfälische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
12 Sächsische östliche										
a. Sächsisch-Böhmische										
b. Sächsisch-Schlesische										
c. Tharandt-Freiberger										
13 Sächsische westliche	—	—	—	—	—	2 158 152	1 165 391	767 268	174 181	2 382 094
a. Niedererzgebirgische										
b. Obererzgebirgische										
c. Sächsisch-Bayerische										
14 Württembergische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
II. Privatbahnen										
a) unter Staatsverwaltg.										
15 Aach.-Düss. a. Aach.-Düsseld.	31 025	8975	957	1169	37 874	108 130	116 338	35 051	84 817	104 600
Ruhrorter b. Ruhrort-Crf.	6486	3782	2761	2152	5355	84 551	66 538	25 680	53 346	72 063
16 Bergisch-Märkische	119 811	42 253	16 500*	9562*	115 781	208 751	469 985	219 682*	132 964*	326 065
17 a. Löbau-Zittauer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
b. Zittau-Reichenberger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
18 a. Oberschlesische	28 183	14 383	4383	(in Kol. 268 a)	38 183	1 432 990	600 000	137 496	(593 817 / 6000*)	1 295 647
b. Breslau-Posen-Glogauer	—	—	—	—	—	255 348	195 090	86 454	182 292	181 692
19 Stargard-Posener	20 000	125	125*	—	20 000	398 353	183 750	98 354	(217 529 / 2000*)	264 226
20 Rhein-Nahe-E.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
21 Wilhelms-Bahn	367 924	295 743	222 375	180 575	260 717	—*	—	—	—	—
b) in Privatverwaltung.										
22 Aachen-Mastrichter	4236	—	—	—	4236	7899	—	—	—	7899
23 Alberts-Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
24 a. Altona-Kieler	336 071	35 445	2622	12 000*	356 894	—	—	—	—	—
b. Rendsburg-Neumünster	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
25 Aussig-Teplitzer	24 018	4627	—	—	28 645	58 647	7148	—	—	65 795
26 Bayerische Ostbahnen	17 143*	17 143	—	—	34 286	—	—	—	—	—
27 Berlin-Anhaltische	50 000	—	—	—	50 000	464 210	355 522	115 675	164 497	539 560
28 a. Berlin-Hamburger	837 385	449 226	359 194	—	927 417*	—*	—	—	—	—
b. Hamburg-Bergedorfer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
29 Berlin-Potsdam-Magdebg.	500 000	—	—	—	500 000	—	—	—	—	—

(Forts.) **III. Finanz-Ergebnisse.**

	II. Privatbahnen. (Forts.)	266	267	268		269	270	271	272		273
		D. Reservefonds.					E. Erneuerungsfonds.				
		Bestand am Schlusse des Jahres 1862.	Einlage u. sonstige Einnahmen pro 1863.	Ausgegeben im Betriebs-Jahre 1863 a. für Bahnanlagen (2 Stücken, Schwellen 2c.)	b. für Betriebsmittel.	Bestand am Schlusse des Jahres 1863.	Bestand am Schlusse des Jahres 1862.	Einlage u. sonstige Einnahmen pro 1863.	Ausgegeben im Betriebs-Jahre 1863 a. für Bahnanlagen (2 Stücken, Schwellen 2c.)	b. für Betriebsmittel.	Bestand am Schlusse des Jahres 1863.
		Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.
30	Berlin-Stettiner										
	a. Berlin-Stettin-Stargard	54 798	48 651	19 721	—	83 728	812 818	393 826	106 248*	140 868*	959 528
	b. Starg.-Cöslin-Colberg	133 350	—	—	—	133 350	227 134	153 344	18 186*	34 934*	327 358
31	Böhmische Westbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
32	Breslau-Schweidnitz-Freib.	20 000	—	—	—	20 000	254 015	197 172	175 980	36 575	238 631
33	Brünn-Rossitzer	34 100	1100	1080	1299	32 821	—*	—	—	—	—
34	Buschtěhrader a. Lokom.-B. b. Pferde-B.	78 302*	57 304	44 633	—	90 973	—	—	—	—	—
35	Frankfurt-Hanauer	13 646	602	—	—	14 248	—	21 744*	21 744	—	—
36	Galizische Carl-Ludwig-B.	156 694	40 725	—	—	197 419	—	—	—	—	—
37	Glückstadt-Elmshorner	1996	5863	—	—	7859	—	—	—	—	—
38	Graz-Köflacher	6718	309	—	—	7027	7413	301	6601	—	1113
39	Hessische Ludwigs-E.	223 643	52	—	—	223 695	77 931	99 884	—	47 709	130 106
40	Homburger	8638	3144	—	—	11 782	—	—	—	—	—
41	Kaiser Ferdinands Nordb.	1 600 499	468 303	—	365 194	1 703 608	470 056	213 020	196 715	—	486 361
42	Kaiserin Elisabeth a. Lokom.-Bahn b. Pferde-Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
43	Köln-Mindener (u. Gießener)	100 000*	11 235	2582	8653	100 000	1 542 344	847 758	681 473	200 270	1 508 359
44	Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	103 072	31 750	57 087	—	77 735	—	—	—	—	—
45	Leipzig-Dresdener	500 000	—	—	—	500 000	—	—	—	—	—
46	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	—	1783*	—	—	1783	—*	—	—	—	—
47	Lübeck-Büchener	120 039	34 556	10 342	6754	137 499	—*	—	—	—	—
48	Magdb.-Cöthen-Halle-Leipz.	252 500	192 713	65 338	130 264	249 611	—	—	—	—	—
49	a. Magdeburg-Halberstädter	507 050	49 000	—	—	556 050	—	—	—	—	—
	b. Cöthen-Bernburger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
50	Magdeburg-Wittenbergesche	320 000	3000	15 000*	—	308 000	90 122	100 560	45 021	49 655	96 006
51	Mecklenburgische	17 592*	19 047*	38 118*	—	—*	138 924	52 128	—	23 706	167 346
52	Mohacs-Fünfkirchener	—	—	—	—	—	194 094	29 540	—	—	223 634
53	Neisse-Brieger	12 000*	2880	3663	—	11 217	20 547*	27 611	10 742	6353	31 063
54	Niederländische Rhein-E.	5117	9729	—	—	14 846	—	—	—	—	—
55	Niederschlesische Zweigbahn	38 321	1675	990*	—	39 006	88 359	41 014	11 891	13 218) 458*)	103 806
56	a. Oesterreich. nördliche b. Oesterreich. südöstliche c. Wien-Neu-Szönyer	903 333	—	40 822	—	862 511	—	—	—	—	—
57	Oppeln-Tarnowitzer	5100	2675	—	—	7775	72 934	25 783	12 560	6132*	80 025
58	a. Pfälzische Ludwigsbahn	461 214	—	—	—	461 214	34 017	72 130	41 524	16 000	48 623
	b. Pfälzische Maximiliansb.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
59	Rheinische	73 631	29 059	1628	871	100 191	669 466	377 338	50 236	50 894	945 674
60	a Südbahn, Oesterreichische b Nordtiroler c. Venetianische u. Südtirol.	1 188 657	184 787	—	—	1 373 444	—	—	—	—	—
61	Süd-Norddeutsche	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
62	Taunus-Bahn	79 669	14 399	—	—	94 068	118 193	54 249	8589	31 148	132 703
63	Theiß-Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
64	Thüringische	40 885	45 000	16	68 930	16 939	378 186	300 845	135 365	159 240	384 426
65	Werra-E	149 730	43 133	11 932	—	180 931	—	—	—	—	—

	274		275		276		277
	IV. Vergleichung des Verkehrs						
	Betriebs-Bahnlänge		Personen im Betriebsjahre 1863		Güter im Betriebsjahre 1863		Einnah:
I. Staatsbahnen.	a. 1863 (nach Kol. 12). Meilen.	b. gegen 1862 mehr. Meilen.	a. mehr.	b. weniger.	a. mehr. Ztr.	b. weniger. Ztr.	a. mehr. Thlr.	b. weniger. Thlr.
1 Badische	68,44	15,16	1 560 768	—	3 445 455	—	460 832	—
2 Bayerische (u. gep. Zweigb.)	165,84	8,65	672 303	—	2 342 142*	—	40 085*	—
3 Braunschweigische	26,62	—	65 959	—	1 706 200	—	—	14 703
4 Hannoversche	117,64	5,29*	174 432	—	2 529 940	—	158 406	—
5 Main-Neckar	11,63	—	63 301	—	—	144 234	64 687*	—
6 Main-Weser	26,59	—	64 106	—	605 533	—	109 311	—
7 Nassauische	—*	—	—	—	—	—	—	—
8 Preuß. Niederschles.-Märk.	51,62	—	250 232	—	1 387 128	—	—	91 073*
9 „ Ostbahn	109,33	2,23	196 474	—	2 714 576	—	527 832	—
10 „ Saarbrücker(u.Trier)	19,25	0,03	70 181	—	1 922 510	—	100 073	—
11 „ Westfälische	27,10	—	—	608	568 698	—	536	—
12 Sächsische östliche								
a. Sächsisch-Böhmische	8,67	—	64 767	—	—	224 981	—	38 552
b Sächsisch-Schlesische	13,55	—	53 594	—	571 225	—	32 460	—
c. Tharandt-Freiberger	3 51*	2,15	—*	—	—	—	—	—
13 Sächsische westliche								
a. Niedererzgebirgische	18,48	—	55 604	—	1 308 049	—	94 766	—
b Obererzgebirgische	6,10	—	19 209	—	2 813 131	—	23 812	—
c. Sächsisch-Bayerische	24,01	—	81 823	—	2 702 360	—	196 012	—
14 Württembergische	64,64	8,19	677 239	—	884 473	—	171 388	—
II. Privatbahnen								
a) unter Staatsverwaltg.								
15 Aach.-Düss. a. Aach.-Düsseld.	11,12	—	62 969	—	928 304	—	28 646	—
Ruhrorter b. Ruhrort-Cref	5,601	—	31 571	—	748 325	—	25 721	—
16 Bergisch-Märkische	47,42*	0,62*	—*	—	—*	—	528 703*	—
17 a. Löbau-Zittauer	4,51	—	6176	—	50 543	—	—	1822
b. Zittau-Reichenberger	3,55	—	—	15 208	79 745	—	5297	—
18 a. Oberschlesische	33,72	0,5	194 039	—	4 389 417	—	60 413*	—
b. Breslau-Posen-Glogauer	27,44	-	61 307	—	235 361	—	—	34 014
19 Stargard-Posener	22,63	—	68 225	—	—	608 031	—	103 594*
20 Rhein-Nahe-E.	16,02	—	87 568	—	1 185 416	—	88 084	—
21 Wilhelmsbahn	23,46	—	37 559	—	923 618	—	54 144	—
b) in Privatverwaltung.								
22 Aachen-Mastrichter	12,40	—	24 591	—	596 644	—	33 250	—
23 Albertsbahn	5,11	—	53 082	—	532 903	—	22 659	—
24 a. Altona-Kieler	14,08	—	46 715	—	414 766	—	81 929	—
b. Rendsburg-Neumünster	4,62	—	10 717	—	117 057	—	19 366	—
25 Aussig-Teplitzer	2,12	—	—	1760	671 931	—	30 874	—
26 Bayerische Ostbahnen	60,20	—	102 555	—	894 328	—	62 488	—
27 Berlin-Anhaltische	47,40	—	123 516	—	1 596 856	—	235 581	—
28 a. Berlin-Hamburger	39,66	—	155 375	—	480 589	—	248 157	—
b. Hamburg-Bergedorfer	2,00	—	36 949	—	554 061	—	23 046	—
29 Berlin-Potsdam-Magdebrg.	19,537	—	159 613	—	411 901	—	33 026*	—

278	279	280	281	282	283

und Ertrages mit dem Vorjahre.

me pro Meile Bahnlänge a. mehr. Thlr.	me pro Meile Bahnlänge b. weniger. Thlr.	Ausgabe a. mehr. Thlr.	Ausgabe b. weniger. Thlr.	Ausgabe pro Meile Bahnlänge a. mehr. Thlr.	Ausgabe pro Meile Bahnlänge b. weniger. Thlr.	Ueberschuß a. mehr. Thlr.	Ueberschuß b. weniger. Thlr.	Ueberschuß pro Meile Bahnlänge a. mehr. Thlr.	Ueberschuß pro Meile Bahnlänge a. weniger. Thlr.	Dividende 1863 (nach Kolonne 282a). Proc.	Dividende im Vorjahre. Proc.	
—	6500	310 744	—	—	917	150 088	—	—	5583	—	—	1
169	—	190 211	—	1275	—	—	150 126	—	1106	—	—	2
—	553	—	50 383	—	1593	35 650	—	1310	—	—	—	3
—	527	234 362	—	970	—	—	75 956	—	1797	—	—	4
5567	—	46 959*	—	4041	—	17 728	—	1526	—	—	—	5
4111	—	60 592	—	2279	—	48 719	—	1832	—	—	—	6
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7
—	1764	—	79 985	—	1549	—	11 088	—	215	—	—	8
3952	—	346 889	—	2774	—	180 943	—	1208	—	—	—	9
5088	—	63 327	—	3211	—	36 746	—	1877	—	—	—	10
20	—	21 586	—	796	—	—	21 142	—	763	—	—	11
—	4417	37 639	—	4311	—	—	76 191	—	5788	—	—	12a
2396	—	209 345	—	15 450	—	—	176 885	—	13 054	—	—	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- c
5127	—	40 756	—	2206	—	54 010	—	2921	—	—	—	13a
3904	—	35 629	—	5841	—	—	11 817	—	1937	—	—	- b
8164	—	119 852	—	4992	—	76 160	—	3172	—	—	—	- c
—	5106	72 269	—	—	2324	99 119	—	—	2782	—	—	14
2506	—	4964	—	434	—	23 682	—	2072	—	2,70	2,14	15a
4591	—	7698	—	1375	—	18 023	—	3216	—	5	4½	- b
6471	—	87 916	—	—	312	440 787	—	6786	—	6½	6½ u. 4,0*	16
—	403	1707	—	379	—	—	3529	—	782	—	—	17a
1492	—	4455	—	1254	—	842	—	238	—	—	—	- b
—	19	141 177*	—	3660	—	—	80 764*	—	3679	10½	10 13/16	18a
—	1222	29 416*	—	1056	—	—	63 425	—	2278	—	—	- b
—	4577	3744*	—	166	—	—	107 338*	—	4743	4¾	6	19
5199	—	31 823	—	1987	—	56 261	—	3512	—	—	—	20
2308	—	14 280	—	609	—	39 864	—	1699	—	1½	½	21
2681	—	48 630*	—	3922	—	—	15 380	—	1241	—	—	22
4134	—	30 278	—	5925	—	—	7619	—	1491	2¾	2	23
5818	—	18 633	—	1323	—	63 296	—	4495	—	10	9½	24a
4192	—	7819	—	1691	—	11 547	—	2501	—	10	7¾	- b
12 758	—	5771	—	2385	—	25 103	—	10 373	—	7 7/10	6	25
1038	—	73 267	—	1218	—	—	10 779	—	180	5	5	26
1970	—	92 569	—	1953	—	142 382	—	3004	—	9¾	8½	27
6257	—	126 474	—	3189	—	121 683	—	3068	—	6,875	5,875	28a
11 027	—	11 723	—	5609	—	11 323	—	5418	—	8⅞	7⅛	- b
1690	—	62 997*	—	3224	—	—	29 971*	—	1531	14	14	29

	II. Privatbahnen. (Forts.)	274		275		276		277
		IV. Vergleichung des Verkehrs						
		Betriebs-Bahnlänge		Personen im Betriebsjahre 1863		Güter im Betriebsjahre 1863		Einnah-
		a. 1863 (nach Art. 12).	b. gegen 1862 mehr.	a. mehr.	b. weniger.	a. mehr.	b. weniger.	a. mehr.	b. weniger.
		Meilen.				Ztr.	Ztr.	Thlr.	Thlr.
30	Berlin-Stettiner								
	a. Berlin-Stettin-Stargard	22,49	—	161 367	—	427 337	—	157 617	—
	b. Stargard-Cöslin-Colberg	22,80	—	49 408	—	395 210	—	53 959	—
31	Böhmische Westbahn	26,33	9,12	122 007	—	1 090 025	—	302 195	—
32	Breslau-Schweidnitz-Freib.	22,995	—	131 113	—	654 499	—	58 181*	—
33	Brünn-Rossitzer	3,75	0,22	968	—	—	267 891	—	8577
34	Buschtêhrader a. Lokom.-B.	3,84	—	—	2834	251 609	—	33 558	—
	Buschtêhrader b. Pferde-B.	7,46	—	8240	—	—	207 189*	—	21 681*
35	Frankfurt-Hanauer	5,46	—	49 756	—	115 330	—	4921	—
36	Galizische Carl-Ludwig-B.	46,81	—	10 341	—	62 100	—	42 853	—
37	Glückstadt-Elmshorner	4,50	—	8630	—	82 267	—	2701	—
38	Graz-Köflacher	5,31	—	—	5328	—	377 215	—	30 083
39	Hessische Ludwigs-E.	24,39	3,92	297 797	—	590 749	—	217 444	—
40	Homburger	2,41	—	—	4015	42 596	—	1414	—
41	Kaiser Ferdinands Nordb.	80,34	—	—	50 569	—	2 753 470*	—	325 924*
42	Kaiserin Elisabeth a. Lokomot.-B.	56,93	—	66 533	—	—	716 603	—	301 970
	Kaiserin Elisabeth b. Pferde-B.	17,37	—	995	—	—	81 201	—	52 270
43	Köln-Mindener (u. Gießener).	68,89	—	148 340	—	11 375 115	—	437 317*	—
44	Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	19,81	—	21 948	—	158 059	—	—	16 478*
45	Leipzig-Dresdener	16,53	—	118 783	—	958 902	—	142 918	—
46	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth).	0,8	—	52 676	—	—	621 907*	—	1093
47	Lübeck-Büchener	6,30	—	11 733	—	236 403	—	20 830	—
48	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	19,36	—	114 541	—	2 234 074	—	101 310	—
49	a. Magdeburg-Halberstädter	11,69	1,99	131 054	—	888 960	—	14 972*	—
	b. Cöthen-Bernburger	4,0	—	6461	—	427 410	—	18 610	—
50	Magdeburg-Wittenbergesche	14,3	—	—	21 427	399 510	—	73 669	—
51	Mecklenburgische	19,27	—	16 296	—	47 885	—	27 398	—
52	Mohacs-Fünfkirchener	8,08	—	—	2069	621 241*	—	—	13 157*
53	Neisse-Brieger	6,18	—	43 507	—	—	24 634	—	3609*
54	Niederländische Rhein-E.	23,24	—	53 583	—	1 185 138	—	161 070	—
55	Niederschlesische Zweigbahn	9,50	—	18 537	—	—	102 056	6244	—
56	a. Oesterr. nördliche	62,31	—	147 855	—	—	328 279	—	608 412
	b. Oesterr. südöstliche	92,13	—	—	99 738	—	1 397 667	—	703 395
	c. Wien-Neu-Szönyer	20,93	—	30 552	—	—	1 437 700	—	235 338
57	Oppeln-Tarnowitzer	10,12	—	22 052	—	—	6656	6991*	—
58	a. Pfälzische Ludwigsbahn	19,87	—	50 953	—	1 147 554	—	13 423	—
	b. Pfälzische Maximiliansb.	6,216	—	24 004	—	—	533 904	—	33 688
59	Rheinische	46,14	7,03	426 653	—	1 276 530	—	161 103	—
60	a. Südbahn, Oesterreichische	153,08	16,77	105 875	—	—	1 539 136	—	1 387 702
	b. Nordtiroler	9,75	—	28 716	—	148 893	—	5410	—
	c. Venetianische u. Südtirol.	69,24	—	—	24 956	—	623 667	—	206 766
61	Süd-Norddeutsche	26,18	—	3018	—	337 757	—	—	8415*
62	Taunus-Bahn	6,72	0,89	—	86 893	—	230 975	—	125 512
63	Theiß-Bahn	77,31	—	—	44 134	—	432 961	—	177 714
64	Thüringische	37,26	—	89 979	—	278 383	—	49 684*	—
65	Werra-E.	22,64	—	20 355	—	408 916	—	44 887	—

278	279	280	281	282	283

und Ertrages mit dem Vorjahre.

Einnahme pro Meile Bahnlänge a. mehr. Thlr.	Einnahme pro Meile Bahnlänge b. weniger. Thlr.	Ausgabe a. mehr. Thlr.	Ausgabe b. weniger. Thlr.	Ausgabe pro Meile Bahnlänge a. mehr. Thlr.	Ausgabe pro Meile Bahnlänge b. weniger. Thlr.	Ueberschuß a. mehr. Thlr.	Ueberschuß b. weniger. Thlr.	Ueberschuß pro Meile Bahnlänge a. mehr. Thlr.	Ueberschuß pro Meile Bahnlänge a. weniger. Thlr.	Dividende 1863 (nach Kolonne 262a). Proc.	Dividende im Vorjahre. Proc.	
7008	—	66 839	—	2972	—	90 778	—	4037	—	8 1/3	7 1/12	30a
2367	—	—	24 555*	—	1077*	78 514	—	3444	—	—	—	- b
—	365	179 375	—	1750	—	122 820	—	—	2115	—	—	31
2530	—	61 154*	—	2667	—	—	2973	—	137	7 1/2	8	32
—	5836	63*	—	—	1668*	—	8640*	—	4168*	—	1	33
8739	—	—	252	—	66	33 810	—	8805	—	10	9,81	34
—	2823*	2674	—	414	—	—	24 355	—	3237			
901	—	5260	—	964	—	—	339	—	63	5 1/2	3 1/2	35
916	—	—	80 819	—	1727	123 702	—	2643	—	5,95	7 1/2	36
600	—	—	10 172	—	2261	12 873	—	2861	—	—	—	37
—	5666	—	14 580	—	2746	—	15 503	—	2920	3	5	38
92	—	84 869	—	—	153	132 575	—	245	—	7	7 1/2	39
557	—	—	907	—	376	2321	—	963	—	6,50	6,0	40
—	4057	—	354 707*	—	4115	28 783	—	358	—	11,68	12,62	41
—	5304	—	149 495	—	2626	—	152 475	—	2678	—	—	42a
—	3009	—	21 658	—	1247	—	30 612	—	1762	—	—	- b
6344	—	178 703*	—	2591	—	258 613	—	3753	—	12 11/12	12 3/4	43
—	835	—	23 880*	—	1211	7402	—	376	—	3 7/12	3 1/2	44
8646	—	11 668	—	706	—	131 250	—	7940	—	20	18	45
—	1366	—	9933*	—	12 416	8840	—	11 050	—	15	15	46
3306	—	2307	—	366	—	18 523	—	2946	—	3,5	3,9	47
5388	—	62 074	—	3206	—	42 236	—	2182	—	17	17	48
—	16 168	42 013*	—	—	2612	—	27 041	—	13 556	22 3/4	25 1/2	49a
4653	—	14 611	—	3653	—	3999	—	1000	—	—	—	- b
5152	—	21 780	—	1522	—	51 889	—	3630	—	3	1 3/11	50
1421	—	11 110	—	576	—	16 288	—	845	—	2,5	2,333	51
—	1628	—	6459	—	799	—	6698	—	829	—	—	52
—	584	4918	—	796	—	—	8527*	—	1380	4 1/3	4 1/3	53
6931	—	27 681	—	1191	—	133 389	—	5740	—	6,33	5,41	54
657	—	9360	—	985	—	—	3115	—	328	2 1/3	2 11/12	55
—	9761	—	176 836	—	2838	—	431 576	—	6926			
—	7633	—	491 105	—	5329	—	212 290	—	2301	5	5	56
—	11 244	—	82 907	—	3961	—	152 431	—	7283			
691	—	3876	—	383	—	3115*	—	308	—	2 1/2	2 1/3	57
653	—	7766	—	395	—	5657	—	288	—	9	9	58a
—	5419	—	7485	—	1204	—	26 203	—	4215	4,457	4,52	- b
—	8165	29 768	—	—	3139	131 335	—	—	5026	6	6	59
—	18 755	—	479 993	—	6589	—	907 709	—	12 166			60a
555	—	—	3682	—	378	9092	—	933	—	8	9,3	- b
—	2973	—	135 414	—	1947	—	71 352	—	1026			- c
—	321	—	3475*	—	133	—	4940*	—	188	—	—	61
—	30 550	—	15 260	—	6815	—	110 252	—	23 735	6 1/8	9 3/8	62
—	2298	—	81 604	—	1055	—	96 110	—	1213	—	—	63
1333	—	55 684*	—	1491	—	—	6000*	—	161	7,60	7,66	64
1953	—	15 290	—	676	—	29 597	—	1307	—	2,60	2,52	65

Abſchnitt E.

Außergewöhnliche Ereigniſſe beim Eiſenbahn-Betriebe.

		284							285	286		287		288		289		290	
		I. Unfälle a) bei fahrenden Zügen																	
		Die Unfälle im Betriebsjahre 1863, bei denen Personen beschädigt oder getödtet wurden, sind veranlaßt durch:							Zusammen.	Bei diesen Unfällen (Kol. 284) wurden unverschuldet								a. durch Unvorsichtigkeit beim Verlassen eines Zuges	
I. Staatsbahnen.		a. Zusammenstoß zweier Züge.	b. Entgleisung.	c. unrichtiges Stellen der Weichen.	d. zu schnelles Einfahren in die Bahnhöfe.	e. Achsbrüche.	f. sonstige Ursachen.			Reisende		Bahn-Beamte und Arbeiter		Dritte Personen		Zusammen Personen			
		Anzahl der Unfälle.						Unf.	Unfälle.	beschädigt	getödtet	beschäd.	getödt.	beschäd.	getödt.	beschäd.	getödtet	beschäd.	get.
1	Badische	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2
2	Bayerische (u. gepacht. Zwgb.)	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3	Braunschweigische	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
4	Hannoversche	—	—	—	1	—		—	1	4	—	—	1	—	—	4	1	—	—
5	Main-Neckar	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
6	Main-Weser	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
7	Nassauische	—	—	—	—	—	Verschieben ein. Wagens a. d. Ortsangehör hinaus	1	1	—	—	—	1	—	—	—	1	—	—
8	Preuß. Niederschles.-Märk.	—	2	—	—	—		—	2	—	—	1	1	—	—	1	1	—	—
9	" Ostbahn	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10	" Saarbrücker (u. Trier)	1	—	—	—	—		—	1	1	—	—	—	—	—	1	—	—	—
11	" Westfälische	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
12	Sächsische östliche																		
	a. Sächsisch-Böhmische	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b. Sächsisch-Schlesische	—	—	—	—	—	durch Zerreißen der Maschine	1	1	—	—	—	1	—	—	—	1	—	—
	c. Tharandt-Freiberger	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
13	Sächsische westliche																		
	a. Niedererzgebirgische	—	1	—	—	—		—	1	—	—	—	1	—	—	—	1	—	—
	b. Obererzgebirgische	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	c. Sächsisch-Bayerische	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
14	Württembergische	1*	1	1	—	—	durch ein auf d. Schienen befindliches Fuhrwerk	1	4	—	—	3	1	—	—	3	1	2	2
	II. Privatbahnen																		
	a) unter Staatsverwaltg.																		
15	Aach.-Düss. (a. Aach.-Düsseld.	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Ruhrorter (b. Ruhrort-Crf.	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
16	Bergisch-Märkische	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
17	a. Löbau-Zittauer	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b. Zittau-Reichenberger	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
18	a. Oberschlesische	1	—	—	—	—		—	1	—	—	1	—	—	—	1	—	—	—
	b. Breslau-Posen-Glogauer	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
19	Stargard-Posener	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
20	Rhein-Nahe-E.	—	1	—	—	—		—	1	—	—	1	—	—	—	1	—	—	—
21	Wilhelms-Bahn	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b) in Privatverwaltung.																		
22	Aachen-Mastrichter	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
23	Alberts-Bahn	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
24	a. Altona-Kieler	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b. Rendsburg-Neumünster	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
25	Aussig-Teplitzer	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
26	Bayerische Ostbahnen	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
27	Berlin-Anhaltische	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
28	a. Berlin-Hamburger	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b. Hamburg-Bergedorfer																		
29	Berlin-Potsdam-Magdebg.	—	—	1	—	—		3	4	—	1	2	—	—	1	2	2	—	—

290		291								292								293		

(incl. ihres Aufenthalts auf den Bahnhöfen).

Außerdem wurden (unabhängig von den Unfällen ad Rel. 284) durch eigene Schuld der Betroffenen

Reisende				Bahnbeamte und Arbeiter						Dritte Personen						Zusammen Personen		
b. durch eigenmächtiges Oeffnen der Wagenthüren		c. durch sonstige Ursachen		a. durch Unvorsichtigkeit bei Handhabung des Dienstes		b. durch unvorsichtiges Betreten der Bahn		c. durch sonstige Ursachen		a. durch unbefugtes oder unvorsichtiges Betreten der Bahn		b. durch Betreten der Geleise in gesundheitsschädlicher Absicht		c. durch sonstige Ursachen				
verletzt	get.	verch.	get.	verletzt	getödt.	verletzt	get.	verch.	get.	verletzt	getödt.	verletzt	getödt.	verch.	get.	verletzt	getödt.	
—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	1	—	1	. . . . .	—	—	—	4	1
—	1	. . . . .	—	3	8	1	—	Unvorsichtige Aufforderungen auf entgegenkommende Züge	1	1	2	7	—	1	. . . . .	—	—	7	18	2
—	—	. . . . .	—	1	2	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	1	2	3
—	—	. . . . .	—	1	—	—	—	. . . . .	—	—	—	2	—	3	. . . . .	—	—	1	5	4
—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	5
—	—	. . . . .	—	2*	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	2	—	6
—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	7
—	—	. . . . .	—	2	6	—	—	. . . . .	—	—	—	2	—	1	. . . . .	—	—	2	9	8
—	—	. . . . .	—	1	1	—	3	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	1	4	9
—	—	. . . . .	—	2	1	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	2	1	10
—	—	. . . . .	—	—	—	—	1	. . . . .	—	—	—	1	—	—	. . . . .	—	—	—	3	11
—	—	. . . . .	—	1	—	—	—	Durch Ueberfahren beim Retten eines auf d. Schienen gelaufenen Kindes	—	1	—	—	—	—	. . . . .	—	—	1	1	12a
—	—	. . . . .	—	1	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	4	. . . . .	—	—	1	4	- b
—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	durch Herabfallen v. Wagen	1	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	1	—	- c
—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	1	. . . . .	—	—	1	—	13a
—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	- b
—	—	. . . . .	—	—	1	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	1	2	. . . . .	—	—	1	3	- c
1	—	Durch Hinausbeugen aus dem Wagenfenster	—	1	4	5	1	2	. . . . .	—	—	1	1	—	1	Durch Ueberschreitung der Bahn bei nicht geschlossener Barrière	1	—	10	12	14
—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	15a
—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	- b
—	—	. . . . .	—	4	7	—	2	durch eine über das Geleise hangende Telegraphenstange	1	—	1	3	—	—	. . . . .	—	—	6	12	16
—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	17a
—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	- b
—	—	. . . . .	—	1	—	1	1	. . . . .	—	—	—	2	—	1	. . . . .	—	—	2	4	18a
—	—	. . . . .	—	1	1	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	2	. . . . .	—	—	1	3	- b
—	—	. . . . .	—	1	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	1	—	19
—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	20
—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	21
—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	22
—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	23
—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	1	. . . . .	—	—	—	1	24a
—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	- b
—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	25
—	—	. . . . .	—	1	1	—	—	. . . . .	—	—	1	—	—	—	. . . . .	—	—	2	1	26
—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	1	—	—	. . . . .	—	—	—	1	27
—	—	. . . . .	—	1	—	—	—	. . . . .	—	—	—	1	—	1	. . . . .	—	—	1	2	28
1	—	. . . . .	—	—	1	—	1	. . . . .	—	—	1	1	—	—	. . . . .	—	—	2	3	29

Digitized by Google

Privatbahnen.
(Forts.)

		284							285	286		287		288		289		290	
		I. Unfälle a) bei fahrenden Zügen																	
		Die Unfälle im Betriebsjahre 1863, bei denen Personen beschädigt oder getödtet wurden, sind veranlaßt durch:							Zusammen.	Bei diesen Unfällen (Kol. 284) wurden unverschuldet									
		a. Zusammenstoß zweier Züge.	b. Entgleisung.	c. unrichtiges Stellen der Weichen.	d. zu schnelles Einfahren in die Bahnhöfe.	e. Achsbrüche.	f. sonstige Ursachen.			Reisende		Bahn-Beamte und Arbeiter		Dritte Personen		Zusammen Personen		a. durch Unvorsichtigkeit beim Besteigen oder Verlassen der Züge	
		Anzahl der Unfälle.						Unf.	Unfälle.	beschädigt	getödtet	beschäd.	getöd.	beschäd.	getöd.	beschäd.	getödtet	beschäd.	get.
30	Berlin-Stettiner																		
	a. Berlin-Stettin-Stargard	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b. Stargard-Cöslin-Colberg	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31	Böhmische Westbahn . .	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
32	Breslau-Schweidnitz-Freib.	—	1	—	—	—	. . . . .	—	1	—	—	1	—	—	—	1	—	—	—
33	Brünn-Rossitzer	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
34	Buschtêhrader { a. Lokom.-B.	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	{ b. Pferde-B.	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
35	Frankfurt-Hanauer . . .	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
36	Galizische Carl-Ludwig-B.	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
37	Glückstadt-Elmshorner . .	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
38	Graz-Köflacher	—	—	—	—	—	c. Selbstbewegung v. Wagen	1	1	3	—	—	—	—	—	3	—	—	—
39	Hessische Ludwigs-E. . .	—	—	1	—	—	. . . . .	—	1	2	—	2	1	—	—	4	1	—	—
40	Homburger	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
41	Kaiser Ferdinands Nordb. .	—	1	—	—	—	. . . . .	—	1	—	—	1	—	—	—	1	—	—	—
42	Kaiserin { a. Lokom.-Bahn .	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	1	—	—	—	1	—	—
	Elisabeth { b. Pferde-Bahn .	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
43	Köln-Mindener (u. Gießener)	1	—	—	—	—	durch Auffahren ein. Zu- { ohne auf ein. Güterzug }	1	2	3	—	9	2	—	—	12	2	—	—
44	Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
45	Leipzig-Dresdener . . .	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
46	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
47	Lübeck-Büchener	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
48	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	1	—	—	—	—	. . . . .	—	1	—	—	3	—	—	—	3	—	—	—
49	a. Magdeburg-Halberstädter	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b. Cöthen-Bernburger . .	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
50	Magdeburg-Wittenbergesche	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
51	Mecklenburgische	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
52	Mohacs-Fünfkirchener . .	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
53	Neisse-Brieger	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
54	Niederländische Rhein-E. .	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	1	—	—	—	1	—	—	—
55	Niederschlesische Zweigbahn .	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
56	a. Oesterreich. nördliche .	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—
	b. Oesterreich. südöstliche .	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	c. Wien-Neu-Szönyer . .	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
57	Oppeln-Tarnowitzer . . .	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
58	a. Pfälzische Ludwigsbahn .	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b. Pfälzische Maximiliansb.	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
59	Rheinische	1	—	—	—	—	. . . . .	—	1	—	—	2	—	—	—	2	—	—	1
60	a. Südbahn, Oesterreichische	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	4
	b. Nordtiroler	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	c. Venetianische u. Südtirol.	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—
61	Süd-Norddeutsche . . .	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
62	Taunus-Bahn	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
63	Theiß-Bahn	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
64	Thüringische	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—
65	Werra-E.	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

290	291	292	293

(incl. ihres Aufenthalts auf den Bahnhöfen).

Außerdem wurden (unabhängig von den Unfällen ad Kol. 284) durch eigene Schuld der Betroffenen

Reisende						Bahnbeamte und Arbeiter						Dritte Personen						Zusammen Personen		
b. durch eigenmächtiges Oeffnen der Wagenthüren		c. durch sonstige Ursachen				a. durch Unvorsichtigkeit bei Verrichtung des Dienstes		b. durch unvorsichtiges Betreten der Bahn		c. durch sonstige Ursachen		a. durch unbefugtes oder unvorsichtiges Betreten der Bahn		b. durch Betreten der Geleise in selbstmörderischer Absicht		c. durch sonstige Ursachen				
beschäd.	get.		beschä.	get.		beschäd.	get.	beschäd.	get.		beschä.	get.	beschäd.	get.	beschäd.	get.		beschä.	get.	beschäd.	get.	
—	—	. . . . .	—	—		—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	30a
—	—	. . . . .				—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	- b
—	—	. . . . .	—	—		2	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	1	—	. . . . .	—	—	2	1	31
—	—	. . . . .	—	—		—	1	1	—	. . . . .	—	—	2	4	—	—	. . . . .	—	—	3	5	32
—	—	. . . . .	—	—		—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	33
—	—	. . . . .	—	—		—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	34a
—	—	. . . . .	—	—		—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	- b
—	—	. . . . .	—	—		—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	35
—	—	. . . . .	—	—		1	—	—	2	. . . . .	—	—	—	1	—	—	. . . . .	—	—	1	3	36
—	—	. . . . .				—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	37
—	—	. . . . .				—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	38
—	—	. . . . .				—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	1	—	1	. . . . .	—	—	—	2	39
—	—	. . . . .	—	—		—	—	—	1	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	1	40
—	—	. . . . .	—	—		—	2	—	1	durch Erkrankung während der Fahrt	—	1	2	6	—	3	. . . . .	—	—	2	13	41
—	—	. . . . .	—	—		1	—	—	—	. . . . .	—	—	1	1	—	—	. . . . .	—	—	2	1	42a
—	—	. . . . .	—	—		—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	- b
—	—	. . . . .	—	—		—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	43
—	—	. . . . .	—	—		—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	44
—	—	. . . . .	—	—		2	1	—	—	c. Umherschleudern beim Verlassen des Zuges	—	1	—	—	—	—	. . . . .	—	—	2	2	45
—	—	. . . . .	—	—		—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	46
—	—	. . . . .	—	—		—	—	—	1	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	1	47
—	—	. . . . .	—	—		3	—	—	—	d. Herabstürzen v. Bremssitze	1	—	1	2	—	—	. . . . .	—	—	5	2	48
—	—	. . . . .	—	—		1	—	—	—	. . . . .	—	—	1	—	—	—	. . . . .	—	—	2	—	49a
—	—	. . . . .	—	—		—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	- b
—	—	. . . . .	—	—		—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	50
—	—	. . . . .	—	—		—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	51
—	—	. . . . .	—	—		—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	52
—	—	. . . . .	—	—		—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	2	—	. . . . .	—	—	—	2	53
—	—	. . . . .	—	—		—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	54
—	—	. . . . .	—	—		—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	55
1	—	durch Schlagfluß	—	1		1	5	1	2	. . . . .	—	—	—	4	—	1	. . . . .	—	—	5	13	56a
1	—	durch Losgehen e. Gewehrs	1	—		2	1	—	1	. . . . .	2	—	3	4	—	1	. . . . .	—	—	9	7	- b
—	—	. . . . .								. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	- c
—	—	. . . . .	—	—		—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	57
—	—	. . . . .	—	—		—	2	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	2	58a
—	—	. . . . .								. . . . .							. . . . .					- b
—	—	. . . . .	—	—		1	4	—	—	durch Herabspringen v. einer Traverse	1	—	2	3	—	2	. . . . .	—	—	4	10	59
2	—	. . . . .	—	—		2	1	—	2	. . . . .	—	—	4	6	—	3	. . . . .	—	—	11	16	60a
—	—	. . . . .	—	—		—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	- b
1	—	. . . . .	—	—		2	1	1	1	. . . . .	2	—	1	1	—	—	. . . . .	—	—	8	3	- c
—	—	. . . . .	—	—		1	—	—	—	. . . . .	—	—	2	1	—	—	. . . . .	—	—	3	1	61
—	—	. . . . .	—	—		—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	1	—	—	. . . . .	—	—	—	1	62
—	—	. . . . .	—	—		1	1	—	1	. . . . .	—	—	1	3	—	—	. . . . .	—	—	2	5	63
1	—	. . . . .	—	—		—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	6	—	7	. . . . .	—	—	2	13	64
—	—	. . . . .	—	—		—	—	—	1	. . . . .	—	—	—	—	—	2	. . . . .	—	—	—	3	65

Digitized by Google

I. Staatsbahnen.	294								295	296					
	(Forts.) I. **Unfälle** a) bei fahrenden Zügen (incl. ihres Aufenthalts auf den Bahnhöfen).														
	Die Unfälle, bei denen Personen nicht verletzt, aber die Fahrzeuge erheblich beschädigt wurden, sind veranlaßt durch:									Bei diesen Unfällen (Kol. 294) wurden zerstört oder stark beschädigt:					
	a. Zusammenstoß zweier Züge.	b. Entgleisung.	c. unrichtiges Stellen der Weichen.	d. zu schnelles Einfahren in die Bahnhöfe.	e. Abbrüche.	f. Auffahren d. Züge auf stillstehende Wagen.	g. sonstige Ursachen.		zusammen.	a. Lokomotiven.	b. Tender.	c. Personenwagen.	d. Last- (u. Arbeits-) wagen.	e. sonstige Fahrzeuge.	
	Anzahl der Unfälle.							Art	Unfälle	Anzahl.					Art
1 Badische	—	—	—	—	—	—			—	—	—	—	—		
2 Bayerische (u. gepacht. Zwgb.)	—	1	—	—	—	—			1	—	—	—	3		
3 Braunschweigische	—	1	1	—	—	—			2	—	—	—	4		
4 Hannoversche	—	—	—	—	—	—			—	2	—	—	9		
5 Main-Neckar	—	—	—	—	—	—			—	—	—	—	—		
6 Main-Weser	—	—	—	—	—	—			—	—	—	—	—		
7 Nassauische	—	—	—	—	—	—			—	—	—	—	—		
8 Preuß. Niederschles.-Märk.	—	—	—	1	—	1	Zerreißen d. Kuppelung	3	5	2	—	—	17		
9 „ Ostbahn	—	—	1	1	—	—		—	2	1	—	—	2		
10 „ Saarbrücker (u. Trier)	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—		
11 „ Westfälische	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—		
12 Sächsische östliche															
a. Sächsisch-Böhmische	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—		
b. Sächsisch-Schlesische	—	—	—	—	—	—	Trennung eines Zuges	1	1	1	1	4	7		
c. Tharandt-Freiberger	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—		
13 Sächsische westliche															
a. Niedererzgebirgische	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	2		
b. Obererzgebirgische	—	1	—	—	—	—		—	1	—	—	—	1		
c. Sächsisch-Bayerische	1	1	—	—	—	—	durch Brand	1	3	—	—	—	4		
14 Württembergische	1	3	2	—	1	2	durch Vandalismus / a. Anfahren an einen auf den Schienen befindl. Gegenst.	1 / 1	11	9	1	1	24	Postwagen	2
II. Privatbahnen															
a) unter Staatsverwaltg.															
15 Aach.-Düss. / Ruhrorter	a. Aach.-Düsseld. —	—	—	—	—	—			—	—	—	—	—		
	b. Ruhrort-Crf. —	—	—	—	—	—			—	—	—	—	—		
16 Bergisch-Märkische	—	4	—	—	—	1			5	1	—	—	10		
17 a. Löbau-Zittauer	—	—	—	—	—	—			—	—	—	—	—		
b. Zittau-Reichenberger	—	—	—	—	—	—			—	—	—	—	—		
18 a. Oberschlesische	—	—	—	—	—	—			—	—	—	—	—		
b. Breslau-Posen-Glogauer	—	—	—	—	—	—			—	—	—	—	—		
19 Stargard-Posener	—	—	—	—	—	—			—	—	—	—	—		
20 Rhein-Nahe-E.	—	—	—	—	—	—			—	—	—	—	—		
21 Wilhelms-Bahn	—	—	—	1	—	—			1	—	—	—	2		
b) in Privatverwaltung.															
22 Aachen-Mastrichter	—	—	—	—	—	—			—	—	—	—	—		
23 Alberts-Bahn	—	—	—	—	—	—			—	—	—	—	—		
24 a. Altona-Kieler	—	—	—	—	—	—			—	—	—	—	—		
b. Rendsburg-Neumünster	—	—	—	—	—	—			—	—	—	—	—		
25 Aussig-Teplitzer	—	—	—	—	—	—			—	—	—	—	—		
26 Bayerische Ostbahnen	—	1	—	—	—	—			1	—	—	—	1		
27 Berlin-Anhaltische	—	—	—	—	—	—			—	—	—	—	—		
28 a. Berlin-Hamburger / b. Hamburg-Bergedorfer	—	—	—	—	—	—			—	—	—	—	—		
29 Berlin-Potsdam-Magdebg.	—	—	—	—	—	—			—	—	—	—	—		

Privatbahnen.
(Forts.)

294 | 295 | 296

(Forts.) I. **Unfälle** a) bei fahrenden Zügen (incl. ihres Aufenthalts auf den Bahnhöfen).

Die Unfälle, bei denen Personen nicht verletzt, aber die Fahrzeuge erheblich beschädigt wurden, sind veranlaßt durch:

	a. Zusammenstoß zweier Züge.	b. Entgleisung.	c. unrichtiges Stellen der Weichen.	d. zu schnelles Einfahren in die Bahnhöfe.	e. Ueberbrücke.	f. Auffahren v. Züge auf vorstehende Wagen.	g. sonstige Ursachen.	Uni	zusammen.
	Anzahl der Unfälle.								Unfälle.
30 Berlin-Stettiner									
a. Berlin-Stettin-Stargard	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—
b. Stargard-Cöslin-Colberg	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—
31 Böhmische Westbahn . .	—	—	—	—	—	1	durch Verbrennung v. Wagen in Folge Stauung	2	3
32 Breslau-Schweidnitz-Freib.	2	—	—	—	—	—	. . . . .	—	2
33 Brünn-Rossitzer	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—
34 Buschtéhrader a. Lokom.-B.	—	1	—	—	—	—	. . . . .	—	1
34 Buschtéhrader b. Pferde-B.	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—
35 Frankfurt-Hanauer . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—
36 Galizische Carl-Ludwig-B. .	—	2	1	—	—	—	Entfernungen von Achsen aus einem Lastwagen während der Fahrt	1	4
37 Glückstadt-Elmshorner . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—
38 Graz-Köflacher	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—
39 Hessische Ludwigs-E. . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—
40 Homburger	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—
41 Kaiser Ferdinands Nordb. .	4	6	—	—	—	—	. . . . .	—	10
42 Kaiserin Elisabeth a. Lokom.-Bahn .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—
42 Kaiserin Elisabeth b. Pferde-Bahn .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—
43 Köln-Mindener (u. Gießener)	—	—	—	—	1	1	. . . . .	—	2
44 Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—
45 Leipzig-Dresdener . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—
46 Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—
47 Lübeck-Büchener	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—
48 Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—
49 a. Magdeburg-Halberstädter	—	1	—	1	—	1	. . . . .	—	3
b. Cöthen-Bernburger . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—
50 Magdeburg-Wittenbergesche	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—
51 Mecklenburgische	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—
52 Mohacs-Fünfkirchener . .	—	1	—	—	—	—	. . . . .	—	1
53 Neisse-Brieger	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—
54 Niederländische Rhein-E. .	—	1	—	—	—	—	. . . . .	—	1
55 Niederschlesische Zweigbahn .	1	—	—	—	—	—	d. Zerreißen d. Anwelung und Trennung des Zuges	1	2
56 a. Oesterreich. nördliche .	1	—	—	—	—	—	. . . . .	—	1
b. Oesterreich. südöstliche .	—	1	—	—	—	—	. . . . .	—	1
c. Wien-Neu-Szönyer . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—
57 Oppeln-Tarnowitzer . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—
58 a. Pfälzische Ludwigsbahn .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—
b. Pfälzische Maximiliansb.	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—
59 Rheinische	1	—	—	—	—	—	. . . . .	—	1
60 a. Südbahn, Oesterreichische	2	16	—	1	11	—	durch Ablaufenlassen d. Oeler u. Zug v. Brand von Fahrzeugen	5	43
b. Nordtiroler	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—
c. Venetianische u. Südtirol.	1	—	—	1	—	1	. . . . .	—	3
61 Süd-Norddeutsche . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—
62 Taunus-Bahn	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—
63 Theiß-Bahn	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—
64 Thüringische	—	1	—	—	—	—	. . . . .	—	1
65 Werra-E.	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—

Bei diesen Unfällen (Kol. 294) wurden zerstört oder stark beschädigt:

	a. Lokomotiven.	b. Tender.	c. Personenwagen.	d. Last- (u. Arbeits-) wagen.	e. sonstige Fahrzeuge.
	Anzahl.				Anz.
a. Berlin-Stettin-Stargard	—	—	—	—	. . . . . —
b. Stargard-Cöslin-Colberg	—	—	—	—	. . . . . —
31 Böhmische Westbahn . .	1	1	—	4	. . . . . —
32 Breslau-Schweidnitz-Freib.	1	1	—	—	. . . . . —
33 Brünn-Rossitzer	—	—	—	—	. . . . . —
34 Buschtéhrader a. Lokom.-B.	—	—	—	4	. . . . . —
34 Buschtéhrader b. Pferde-B.	—	—	—	—	. . . . . —
35 Frankfurt-Hanauer . . .	—	—	—	—	. . . . . —
36 Galizische Carl-Ludwig-B. .	—	—	—	4	. . . . . —
37 Glückstadt-Elmshorner . .	—	—	—	—	. . . . . —
38 Graz-Köflacher	—	—	—	—	. . . . . —
39 Hessische Ludwigs-E. . .	—	—	—	—	. . . . . —
40 Homburger	—	—	—	—	. . . . . —
41 Kaiser Ferdinands Nordb. .	6	—	3	16	. . . . . —
42 Kaiserin Elisabeth a. Lokom.-Bahn .	—	—	—	—	. . . . . —
42 Kaiserin Elisabeth b. Pferde-Bahn .	—	—	—	—	. . . . . —
43 Köln-Mindener (u. Gießener)	1	1	2	14	. . . . . —
44 Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	—	—	—	—	. . . . . —
45 Leipzig-Dresdener . . .	—	—	—	—	. . . . . —
46 Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	—	—	—	—	. . . . . —
47 Lübeck-Büchener	—	—	—	—	. . . . . —
48 Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	—	—	—	—	. . . . . —
49 a. Magdeburg-Halberstädter	—*	—*	—	—	. . . . . —
b. Cöthen-Bernburger . .	—	—	—	—	. . . . . —
50 Magdeburg-Wittenbergesche	—	—	—	—	. . . . . —
51 Mecklenburgische	—	—	—	—	. . . . . —
52 Mohacs-Fünfkirchener . .	—	—	—	1	. . . . . —
53 Neisse-Brieger	—	—	—	—	. . . . . —
54 Niederländische Rhein-E. .	1	—	—	—	. . . . . —
55 Niederschlesische Zweigbahn .	1	—	—	6	. . . . . —
56 a. Oesterreich. nördliche .	—	—	—	—	. . . . . —
b. Oesterreich. südöstliche .	—	—	—	—	. . . . . —
c. Wien-Neu-Szönyer . .	—	—	—	—	. . . . . —
57 Oppeln-Tarnowitzer . . .	—	—	—	—	. . . . . —
58 a. Pfälzische Ludwigsbahn .	—	—	—	—	. . . . . —
b. Pfälzische Maximiliansb.	—	—	—	—	. . . . . —
59 Rheinische	2	1	—	7	. . . . . —
60 a. Südbahn, Oesterreichische	—	—	—	—	. . . . . —
b. Nordtiroler	—	—	—	—	. . . . . —
c. Venetianische u. Südtirol.	1	1	3	15	. . . . . —
61 Süd-Norddeutsche . . .	—	—	—	—	. . . . . —
62 Taunus-Bahn	—	—	—	—	. . . . . —
63 Theiß-Bahn	—	—	—	—	. . . . . —
64 Thüringische	—	—	—	2	. . . . . —
65 Werra-E.	—	—	—	—	. . . . . —

	297		298	299	300	301	302	303	304
	(Forts.) I. **Unfälle** b) **auf den Bahnhöfen,**								
I. Staatsbahnen.	Die Unfälle im Betriebsjahre 1863, bei denen Personen (ohne eigene Schuld) beschädigt oder getödtet wurden, sind veranlaßt durch:			Bei diesen Unfällen (R. 297) wurden unverschuldet:					Außerdem wurden (unabhängig von Bahnbeamte und
	a. Rangiren der Züge.	b. sonstige Ursachen.	Zusammen	Reisende	Bahnbeamte und Arbeiter	Dritte Personen	Zusammen Personen	Reisende	a. durch unvorsichtiges Verhalten eines Reisenden bei Benutzung der Züge	b. durch Unvorsichtigkeit der Reisenden bei Benutzung der Züge	c. durch unvorsichtiges Verhalten eines Reisenden bei Benutzung der Wagen	d. durch irgend welche Ursachen im Innern der Bahnhöfe	e. durch Unvorsichtigkeit der Reisenden
	Unf.	Unf.	Unfälle.	beich. act.	beich. act.	beich. act.	beich. act.	beich. act.	beich. act.	beich. act.	beich. act.	beich. act.	beich. act.
1 Badische	—	. . . . .	—	. .	. .	. .	. .	— —	1 —	— 2	— 1	— 1	— —
2 Bayerische (u. gepacht. Zwgb.)	—	. . . . .	—	. .	. .	. .	. .	— —	— —	— —	— —	— —	— —
3 Braunschweigische	1	durch Entladen von Wagen	1 2	. .	2 .	. .	2 .	— —	— —	— —	— —	2 —	— —
4 Hannoversche	3	. . . . .	1 4	. .	4 1	2 .	6 1	— —	— —	5 1	— —	2 —	— —
5 Main-Neckar	—	. . . . .	—	. .	. .	. .	. .	— —	— —	— —	— —	— —	— —
6 Main-Weser	—	. . . . .	—	. .	. .	. .	. .	— —	— —	— —	— —	— —	— —
7 Nassauische	—	. . . . .	—	. .	. .	. .	. .	— —	— —	— —	— —	— —	— —
8 Preuß. Niederschles.-Märk.	1	Herabwerfen von Erde	1 2	. .	. 2	. .	. 2	— —	1 —	— 1	— —	— —	— —
9 „ Ostbahn	—	. . . . .	—	. .	. .	. .	. .	— —	— —	2 —	— —	— —	— —
0 „ Saarbrücker (u. Trier)	—	. . . . .	—	. .	. .	. .	. .	— —	1 —	1 1	1 —	— —	— —
1 „ Westfälische	—	. . . . .	—	. .	. .	. .	. .	— —	— —	— —	1 —	— —	— —
2 Sächsische östliche													
a. Sächsisch-Böhmische	—	. . . . .	—	. .	. .	. .	. .	— —	— —	— —	— —	— —	— —
b. Sächsisch-Schlesische	—	. . . . .	—	. .	. .	. .	. .	— —	— —	1 —	— —	1 1	— —
c. Tharandt-Freiberger	—	. . . . .	—	. .	. .	. .	. .	— —	— —	— —	— —	— —	— —
3 Sächsische westliche													
a. Niedererzgebirgische	—	. . . . .	—	. .	. .	. .	. .	— —	— —	— —	— —	— —	— —
b. Obererzgebirgische	—	. . . . .	—	. .	. .	. .	. .	— —	— —	— —	— —	— —	— —
c. Sächsisch-Bayerische	—	. . . . .	—	. .	. .	. .	. .	— —	— —	1 —	— —	— —	— —
4 Württembergische	1	d. Herabfallen e. Handelsbaren	1 2	. .	. .	1 1	1 1	— —	— —	— —	— —	— —	— —
II. Privatbahnen													
a) unter Staatsverwaltg.													
5 Aach.-Düss. Rhrorter a. Aach.-Düsseld.	—	. . . . .	—	. .	. .	. .	. .	— —	— —	— —	1 —	— —	— —
Rhrorter b. Ruhrort-Crf.	—	. . . . .	—	. .	. .	. .	. .	— —	— —	— —	1 —	— —	— —
6 Bergisch-Märkische	—	. . . . .	—	. .	. .	. .	. .	— —	— —	2 3	1 1	— —	— —
7 a. Löbau-Zittauer	—	. . . . .	—	. .	. .	. .	. .	— —	— —	— —	— —	— —	— —
b. Zittau-Reichenberger	—	. . . . .	—	. .	. .	. .	. .	— —	— —	— —	— —	— —	— —
8 a. Oberschlesische	—	. . . . .	—	. .	. .	. .	. .	— —	— —	5 3	1 1	— 1	— —
b. Breslau-Posen-Gloganer	—	. . . . .	—	. .	. .	. .	. .	— —	— —	1 2	— —	— 1	— —
9 Stargard-Posener	—	. . . . .	—	. .	. .	. .	. .	— —	— —	1 —	— —	1 —	— —
0 Rhein-Nahe-E.	—	. . . . .	—	. .	. .	. .	. .	— —	— —	— 1	— —	— —	— —
1 Wilhelms-Bahn	2	. . . . .	2	. .	. .	. .	. .	— —	— —	1 —	— 1	— —	— —
b) in Privatverwaltung.													
2 Aachen-Mastrichter	—	. . . . .	—	. .	. .	. .	. .	— —	— —	— —	— —	— —	— —
3 Alberts-Bahn	—	. . . . .	—	. .	. .	. .	. .	— —	— —	— —	— —	— —	— —
4 a. Altona-Kieler	—	. . . . .	—	. .	. .	. .	. .	— —	— —	— —	— —	— —	— —
b. Neudsburg-Neumünster	—	. . . . .	— —	. .	. .	. .	. .	— —	— —	— —	— —	— —	— —
5 Aussig-Teplitzer	—	. . . . .	—	. .	. .	. .	. .	— —	— —	— —	— —	2 —	— —
6 Bayerische Ostbahnen	1	. . . . .	1	. .	. .	. .	. .	— —	— —	1 —	— —	— —	— 1
7 Berlin-Anhaltische	—	. . . . .	—	. .	. .	. .	. .	— —	— —	— 3	— —	6 —	1 —
8 a. Berlin-Hamburger	—	. . . . .	— —	. .	. .	. .	. .	— —	— —	— —	— —	— —	1 —
b. Hamburg-Bergedorfer													
9 Berlin-Potsdam-Magdebg.	—	. . . . .	—	. .	. .	. .	. .	— —	1 —	1 —	— —	1 —	— —

Digitized by Google

304	305	306	307	308

auf der Bahn und bei nicht im Gange befindlichen Zügen.

den Unfällen ad Rol. 297) durch eigene Schuld der Betreffenen						Die Unfälle, bei denen Personen nicht verletzt, aber die Fahrzeuge erheblich beschädigt wurden, sind veranlaßt durch:						
Arbeiter		Dritte Personen			Zusammen Personen	a. Rangiren der Züge.	b. Anfahren der Züge an stillstehende Wagen.	c. Entgleisung.	d. unrichtiges Stellen der Weichen.	e. Achsbrüche.	f. sonstige Ursachen.		Zusammen
a. durch sonstige Ursachen		a. durch unbefugtes oder unvorsichtiges Betreten der Bahn, der Bahnhöfe oder Geleise		b. durch sonstige Ursachen									
beich.	act.	beich.	act.	beich. act.	beich. act.	Anzahl der Unfälle.						Unf.	Unf.
—	—	—	—		1 4	—	—	—	—	—		—	— 1
—	—	—	—		— —	—	—	—	—	—		—	— 2
—	—	—	—		2 —	3	—	4	2	—	durch Stoß gegen einen auf der Bahn befindl. festen Gegenst.	1	10 3
—	—	—	1		7 2	—	—	—	—	—		—	— 4
—	—	—	—		—	—	—	—	—	—		—	— 5
—	—	—	—		—	—	—	—	—	—		—	— 6
—	—	—	—		— —	—	—	—	—	—		—	— 7
—	—	—	—		1 1	1	1	—	—	—		—	2 8
—	—	—	1		2 1	—	—	—	—	—		—	— 9
—	—	—	—		3 1	—	—	—	—	—		—	— 10
3	—	—	—	1 —	5 —	—	—	—	—	—		—	— 11
—	—	—	—		— —	—	—	—	—	—		—	— 12a
—	—	—	—		2 1	—	—	—	—	—		—	— - b
—	—	—	—		— —	—	—	—	—	—		—	— - c
—	—	—	—		— —	—	—	—	—	—		—	— 13a
—	—	—	—		— —	—	—	—	—	—		—	— - b
—	—	—	—		1 —	—	—	—	—	—		—	— - c
—	—	—	—		— —	3	—	—	—	—		—	3 14
—	—	—	—		— 1	—	—	1	—	—		—	1 15a
—	—	—	—		— 1	—	—	1	—	—		—	1 - b
—	—	—	1		3 5	3	2	—	—	—	durch Blitzschlag d. Beweg. v. Wag. in Folge Sturms. d. Anfahr. des gern. an. stillst. Wag.	1 1 2	9 16
—	—	—	—		— —	—	—	—	—	—		—	— 17a
—	—	—	—		— —	—	—	—	—	—		—	— - b
—	—	1	—		7 5	—	—	—	—	—		—	— 18a
—	—	—	—		1 3	—	—	—	—	—		—	— - b
—	—	—	—		2 —	—	—	—	—	—		—	— 19
—	—	—	—		— 1	—	—	—	—	—		—	— 20
—	—	—	—		— 2	—	—	—	—	—		—	— 21
—	—	—	—		— —	—	—	—	—	—		—	— 22
—	—	—	—		— —	—	—	—	—	—		—	— 23
—	—	—	—		— —	—	—	—	—	—		—	— 24a
—	—	—	—		— —	—	—	—	—	—		—	— - b
—	—	—	—		2 —	—	—	—	—	—		—	— 25
—	—	—	—		1 1	—	—	—	—	—		—	— 26
1	—	—	1		8 4	—	—	—	—	—		—	— 27
—	—	—	1		1 1	—	—	—	—	—		—	— 28
2	—	1	—	1	7 —	—	1	—	—	—		—	1 29

Privatbahnen.
(Forts.)

		297			298	299	300		301		302		303		304									
		(Forts.) I. **Unfälle** b) **auf den Bahnhöfen,**																						
		Die Unfälle im Betriebsjahre 1863, bei denen Personen (ohne eigene Schuld) beschädigt oder getödtet wurden, sind veranlaßt durch:				Bei diesen Unfällen (K. 297) wurden unverschuldet:								Außerdem wurden (unabhängig von									
		a. Rangiren der Züge.	b. sonstige Ursachen.		Zusammen	Reisende		Bahnbeamte und Arbeiter		Dritte Personen		Zusammen Personen		Reisende	Bahnbeamte und									
															a. durch unzweckmäßiges oder unvorsichtiges Verlassen oder Verlassen d. Fahrzeuge		b. durch Unvorsichtigkeit beim Abspringen auf fahrende der Züge		c. durch unzweckmäßiges Betreten oder unvorsichtiges Ueberschreiten der Geleise		d. durch unvorsichtige Handhabung des Dienstes		e. durch Verunglücken des Bau-, Werkzeuges u. Arbeiter
		Anl.		Anl.	Unfälle.	reich.	get.	reich.	get.	reich.	get.	reich.	get.	reich.	get.	reich.	get.	reich.	get.	reich.	get.	reich.	get.	reich.	get.
30	Berlin-Stettiner																							
	a. Berlin-Stettin-Stargard	—	. . . . .	—	—	.	.	.	.	.	.	.	.	—	—	—	—	—	—	1	5	—	2	—	—
	b. Stargard-Cöslin-Colberg	—	. . . . .	—	—	.	.	.	.	.	.	.	.	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—
31	Böhmische Westbahn . .	—	. . . . .	—	—	.	.	.	.	.	.	.	.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
32	Breslau-Schweidnitz-Freib.	1	. . . . .	—	1	.	.	.	.	.	.	.	.	—	—	1	—	—	—	—	—	—	1	—	—
33	Brünn-Rossitzer	—	. . . . .	—	—	.	.	.	.	.	.	.	.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
34	Buschtiehrader { a. Lokom.-B.	—	. . . . .	—	—	.	.	.	.	.	.	.	.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	{ b. Pferde-B.	—	. . . . .	—	—	.	.	.	.	.	.	.	.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
35	Frankfurt-Hanauer . . .	1	. . . . .	—	1	.	.	.	.	.	.	.	.	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—
36	Galizische Carl-Ludwig-B. .	—	. . . . .	—	—	.	.	.	.	.	.	.	.	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	3	—
37	Glückstadt-Elmshorner . .	—	. . . . .	—	—	.	.	.	.	.	.	.	.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
38	Graz-Köflacher	—	. . . . .	—	—	.	.	.	.	.	.	.	.	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	—	—
39	Hessische Ludwigs-E. . .	—	. . . . .	—	—	.	.	.	.	.	.	.	.	—	—	—	1	—	2	—	2	5	—	—	—
40	Homburger	—	. . . . .	—	—	.	.	.	.	.	.	.	.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
41	Kaiser Ferdinands Nordb. .	2	Platzen ein. Siederohrs	1	3	.	.	3	1	.	.	3	1	—	—	—	2	6	3	1	1	1	—	—	—
42	Kaiserin { a. Lokom.-Bahn .	4	. . . . .	2	6	.	.	.	.	.	.	.	.	—	—	—	—	2	2	—	—	1	—	—	—
	Elisabeth { b. Pferde-Bahn .	—	. . . . .	—	—	.	.	.	.	.	.	.	.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
43	Köln-Mindener (u. Gießener)	—	Explosion einer mit leicht entzündlichen Gegenständen beladenen Kiste	1	1	.	.	1	2	.	.	1	2	—	—	—	1	6	6	1	2	5	5	—	—
44	Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	—	. . . . .	—	—	.	.	.	.	.	.	.	.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
45	Leipzig-Dresdener . . .	—	. . . . .	—	—	.	.	.	.	.	.	.	.	—	—	—	—	1	—	—	1	—	—	—	—
46	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	1	. . . . .	—	1	.	.	1	.	.	.	1	.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
47	Lübeck-Büchener	—	. . . . .	—	—	.	.	.	.	.	.	.	.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
48	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	—	. . . . .	—	—	.	.	.	.	.	.	.	.	—	—	2	—	5	1	1	—	—	—	2	—
49	a. Magdeburg-Halberstädter	—	. . . . .	—	—	.	.	.	.	.	.	.	.	—	—	1	—	2	1	—	—	1	—	—	—
	b. Cöthen-Bernburger . .	—	. . . . .	—	—	.	.	.	.	.	.	.	.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
50	Magdeburg-Wittenbergesche	—	. . . . .	—	—	.	.	.	.	.	.	.	.	—	—	—	—	1	—	—	1	—	—	—	—
51	Mecklenburgische	—	. . . . .	—	—	.	.	.	.	.	.	.	.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
52	Mohacs-Fünfkirchener . .	—	. . . . .	—	—	.	.	.	.	.	.	.	.	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—
53	Neisse-Brieger	—	. . . . .	—	—	.	.	.	.	.	.	.	.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
54	Niederländische Rhein-E. .	—	. . . . .	—	—	.	.	.	.	.	.	.	.	—	—	—	—	2	—	2	—	1	—	—	—
55	Niederschlesische Zweigbahn .	—	. . . . .	—	—	.	.	.	.	.	.	.	.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
56	a. Oesterreich. nördliche .	—	. . . . .	—	—	.	.	.	.	.	.	.	.	—	—	—	—	3	—	1	—	4	—	—	—
	b. Oesterreich. südöstliche .	—	. . . . .	—	—	.	.	.	.	.	.	.	.	—	—	—	1	3	1	—	—	2	—	1	—
	c. Wien-Neu-Szönyer . .	—	. . . . .	—	—	.	.	.	.	.	.	.	.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—
57	Oppeln-Tarnowitzer . . .	—	. . . . .	—	—	.	.	.	.	.	.	.	.	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—
58	a. Pfälzische Ludwigsbahn .	—	. . . . .	—	—	.	.	.	.	.	.	.	.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b. Pfälzische Maximiliansb.	—	. . . . .	—	—	.	.	.	.	.	.	.	.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
59	Rheinische	—	. . . . .	—	—	.	.	.	.	.	.	.	.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
60	a. Südbahn, Oesterreichische	—	. . . . .	—	—	.	.	.	.	.	.	.	.	—	—	1	2	5	—	1	2	—	5	—	—
	b. Nordtiroler	—	. . . . .	—	—	.	.	.	.	.	.	.	.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	c. Venetianische u. Südtirol.	—	. . . . .	—	—	.	.	1	.	.	.	1	.	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	2	—
61	Süd-Norddeutsche . . .	—	. . . . .	—	—	.	.	.	.	.	.	.	.	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—
62	Taunus-Bahn	—	. . . . .	—	—	.	.	.	.	.	.	.	.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
63	Theiß-Bahn	—	. . . . .	—	—	.	.	.	.	.	.	.	.	—	—	1	—	1	—	—	1	—	—	—	—
64	Thüringische	—	. . . . .	—	—	.	.	.	.	.	.	.	.	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—
65	Werra-E.	—	. . . . .	—	—	.	.	.	.	.	.	.	.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—

304	305	306	307	308

auf der Bahn und bei nicht im Gange befindlichen Zügen.

den Unfällen ad Rel. 297) durch eigene Schuld der Betroffenen

Arbeiter		Dritte Personen						Die Unfälle, bei denen Personen nicht verletzt, aber die Fahrzeuge erheblich beschädigt wurden, sind veranlaßt durch:								
f.		a.		b.		Zusammen Personen		a.	b.	c.	d.	e.	f.	Zusammen		
durch sonstige Ursachen		durch unbefugtes oder unvorsichtiges Betreten der Bahn, der Bahnhöfe oder Geleise		durch sonstige Ursachen				Rangiren der Züge.	Anfahren der Züge an stillstehende Wagen.	Entgleisung.	unrichtiges Stellen der Weichen.	Achsbrüche.	sonstige Ursachen.			
beschädigt	getödtet	beschädigt	getödtet	beschädigt	getödtet	beschädigt	getödtet	Anzahl der Unfälle.						unbeschädigt	getödtet	
. . . . .	—	—	—	1	. . . . .	—	—	7	2	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	30a
Auf nicht aufgeklärte Weise	—	1	—	—	. . . . .	—	—	2	1	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	- b
. . . . .	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	31
. . . . .	—	—	—	—	. . . . .	—	—	2	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	32
. . . . .	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	33
. . . . .	—	—	—	1	. . . . .	—	—	—	1	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	34a
. . . . .	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	- b
. . . . .	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	1	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	35
. . . . .	—	—	—	—	. . . . .	—	—	4	—	—	1	—	—	—	durch Selbstbewegung v. Wagen durch Anstreifen der Züge	13 23	4	36
. . . . .	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	37
. . . . .	—	—	—	—	. . . . .	—	—	1	1	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	38
. . . . .	—	—	—	—	. . . . .	—	—	5	5	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	39
. . . . .	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	40
durch Abladen von Platten	1	—	—	—	. . . . .	—	—	9	6	—	—	2	8	—	. . . . .	—	10	41
. . . . .	—	—	—	—	. . . . .	—	—	3	2	1	2	—	2	—	. . . . .	1	6	42a
. . . . .	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	- b
. . . . .	—	—	4	12	unvorsichtiges Besteigen von Fahrzeugen	2	—	18	26	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	43
. . . . .	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	44
. . . . .	—	—	—	—	. . . . .	—	—	1	1	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	45
. . . . .	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	46
. . . . .	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	47
. . . . .	—	—	1	—	. . . . .	—	—	11	1	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	48
. . . . .	—	—	—	—	. . . . .	—	—	4	1	—	—	8	—	—	. . . . .	—	8	49a
. . . . .	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	- b
. . . . .	—	—	—	—	. . . . .	—	—	1	1	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	50
. . . . .	—	—	—	1	. . . . .	—	—	—	1	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	51
. . . . .	—	—	—	—	. . . . .	—	—	1	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	52
. . . . .	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	53
. . . . .	—	—	—	—	. . . . .	—	—	5	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	54
. . . . .	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	55
. . . . .	—	—	—	—	. . . . .	—	—	8	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	56a
. . . . .	—	—	—	—	. . . . .	—	—	6	2	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	- b
. . . . .	—	—	—	—	. . . . .	—	—	1	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	- c
. . . . .	—	—	—	—	. . . . .	—	—	1	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	57
. . . . .	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	58a
. . . . .	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	- b
. . . . .	—	—	1	1	. . . . .	—	—	1	1	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	59
. . . . .	—	—	2	1	. . . . .	—	—	9	10	11	4	2	8	—	durch Sturm .	1	26	60a
. . . . .	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	- b
. . . . .	—	—	—	—	. . . . .	—	—	3	—	—	1	—	3	—	. . . . .	—	4	- c
. . . . .	—	—	2	—	. . . . .	—	—	3	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	61
. . . . .	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	62
. . . . .	—	—	—	1	. . . . .	—	—	2	2	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	63
. . . . .	—	—	—	—	. . . . .	—	—	1	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	64
. . . . .	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	1	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	65

I. Staatsbahnen.	309 (Forts.) I. Unfälle. Bei diesen Unfällen (Kol. 307) wurden zerstört oder stark beschädigt: a. Lokomotiven.	b. Tender.	c. Personenwagen.	d. Last- (u. Arbeits-) wagen.	e. sonstige Fahrzeuge.	310 von . . . bis Ende 1862.	311 II. Achsbrüche. In den früheren Jahren: bei Lokomotiven.	312 bei Tendern.	313 a. bei eigenen Personenwagen.	313 b. bei fremden Personenwagen.	314 a. bei eigenen Lastwagen.	314 b. bei fremden Lastwagen.	315 Im Betr.-Jahre: bei Lokomotiven.	316 bei Tendern.	317 a. bei eigenen Personenwagen.	317 b. bei fremden Personenwagen.
	Anzahl.						Anzahl der Achsbrüche.						Anzahl der Achs-			
1 Badische	—	—	—	—	—	1840	6	5	2*	—	189*	—	—	—	—	—
2 Bayerische (u. gepacht. Zwgb.)	—	—	—	—	—	1845	—*	—	—	—	129*	—	—	4	—	—
3 Braunschweigische	—	—	1	17	—	1857	1	—	1	—	6	—	—	—	—	—
4 Hannoversche	—	—	—	—	—	1847	6	10	7	—	96	—	—	—	—	—
5 Main-Neckar	—	—	—	—	—	1846	—	4	3	—	16	—	—	—	—	—
6 Main-Weser	—	—	—	—	—	1850	—	2	6	—	14	12	—	—	—	—
7 Nassauische	—	—	—	—	—	1863	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
8 Preuß. Niederschles.-Märk.	1	—	—	2	—	1850	13	1	5	—	100	—	1*	—	—	—
9 „ Ostbahn	—	—	—	—	—	1854	5	1	1	—	2	—	3	—	—	—
10 „ Saarbrücker (u. Trier)	—	—	—	—	—	1852	1	1	—	—	—	20	—	1	—	—
11 „ Westfälische	—	—	—	—	—	1850	1	—	3	—	20	—	—	—	—	—
12 Sächsische östliche																
a. Sächsisch-Böhmische	—	—	—	—	—	1849	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—
b. Sächsisch-Schlesische	—	—	—	—	—	1847	—	8	9	—	16	—	—	—	—	—
c. Tharandt-Freiberger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
13 Sächsische westliche																
a. Niedererzgebirgische	—	—	—	—	—	1847	—	3	2	—	16	—	—	—	—	—
b. Obererzgebirgische	—	—	—	—	—	1858	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—
c. Sächsisch-Bayerische	—	—	—	—	—	1843	1	1	1	—	35	—	—	2	—	—
14 Württembergische	—	—	—	7	—	1854	9	6	3	—	22	—	—	1	—	—
II. Privatbahnen																
a) unter Staatsverwaltg.																
15 Aach.-Düss. Ruhrorter (a. Aach.-Düssel. / b. Ruhrort-Crf.)	—	—	—	—	—	1853	2	2	1	—	19	—	—	—	—	—
16 Bergisch-Märkische	2	2	2	27	—	1841	6	3	14	—	55	—	—	—	—	—
17 a. Löbau-Zittauer	—	—	—	—	—	1848	—	4	1	—	4	—	—	—	—	—
b. Zittau-Reichenberger	—	—	—	—	—	1859	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
18 a. Oberschlesische	—	—	—	—	—	1842	2	—	—	—	108	2	—	—	—	—
b. Breslau-Posen-Glogauer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
19 Stargard-Posener	—	—	—	—	—	1848	—	—	1	—	4	—	—	—	—	—
20 Rhein-Nahe-E.	—	—	—	—	—	1861	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—
21 Wilhelms-Bahn	—	—	—	—	—	1846	5	—	1	—	9	1	—	—	—	—
b) in Privatverwaltung.																
22 Aachen-Mastrichter	—	—	—	—	—	1854	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—
23 Alberts-Bahn	—	—	—	—	—	1855	—	—	—	—	26	—	—	—	—	—
24 a. Altona-Kieler	—	—	—	—	—	1844	2	1	6	—	32	—	—	—	—	—
b. Rendsburg-Neumünster	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
25 Aussig-Teplitzer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
26 Bayerische Ostbahnen	—	—	—	—	—	1858	—	1	—	—	—	1	—	—	—	—
27 Berlin-Anhaltische	—	—	—	—	—	1841	12	—	6	—	45	—	—	—	1	—
28 a. Berlin-Hamburger / b. Hamburg-Bergedorfer	—	—	—	—	—	1848	7	1	—	—	48	28	—	—	—	—
29 Berlin-Potsdam-Magdebg.	—	—	—	1	—	1856	12	2	—	—	12	—	—	—	—	—

318		319	320	321	322	
			Achsbrüche.			
1863 a. bei eigenen Lastwagen. brüche.	b. bei fremden	Zusammen bis Ende 1863 Achsbr.	Die Achsbrüche sind vorzugsweise vorgekommen:	Die Achsbrüche (Kol. 319) haben stattgefunden in einem Zeitraume von Jahren:	Durchschnittlich kommen auf ein Jahr Achsbr.	
—	—	202	bei Güterwagen mit eisernen Achsen von 5¼" Durchmesser in der Nabe	23	8,78	1
13	—	146	bei Wagen, deren Achsen 45 bis 90 Ctr. Tragkraft hatten	19	7,68	2
—	—	8	bei 4rädrigen Transportwagen-Achsen von geschmiedetem Eisen und 3¾—4¼" Durchmesser	7	1,14	3
5	—	124	bei Lastwagen	16	7,75	4
5	—	28	bei 4räd. Güterwagen mit eisernen Achsen, welche in der Nabe (Bruchstelle) 3" 8‴ stark waren	18	1,56	5
—	3	37	bei Lastwagen-Achsen unter 4½" im Durchmesser	14	2,5	6
—	1	1	bei einem Güterwagen	1	1,0	7
—	—	120	bei Lastwagen mit Patent-Bündelachsen	14	8,57	8
—	—	12	bei Schnellzugs-Lokomotiven nach Cramptonschen System, mit Blindachsen von Feinkorneisen u. 5" Durchm.	10	1,20	9
1	6	30	bei Kohlenwagen	12	2,50	10
—	—	24	bei offenen Güterwagen	13	1,85	11
—	—	2	bei einer eisernen Maschinen-Vorderachse v. 6¾₁₆" u. einer eisernen Tenderachse v. 3⅞" Durchm.	15	0,13	12a
—	—	33	bei eisernen Tenderachsen v. 4¹⁵⁄₁₆" u. dergl. Personen- u. Güterwagen-Achsen v. 3⅞" Durchm.	17	1,94	- b
—	—	—	. . . . .	—	—	- c
—	—	21	bei eisernen Güterwagen-Achsen von verschiedenen Dimensionen	16	1,31	13a
—	—	1	bei einer eisernen Achse von 3¾" Stärke in der Nabe	6	0,17	- b
—	—	40	bei 4räd. Transportwagen mit Achsen von gehämmertem Eisen und 3⅝" Stärke in der Nabe	21	1,90	- c
2	1	44	bei den zu den ältesten Anschaffungen gehörenden 8räd. Lastwagen mit schmiedeisernen Achsen	9	4,89	14
1	—	25	bei bedeckten Güterwagen mit Achsen von gewalztem Eisen	11	2,27	15
4	—	82	bei Personenzug-Maschinen und 4rädrigen Güterwagen; die Achsen waren theils Patent-Bündelachsen, theils von geschmiedetem Feinkorneisen	23	3,57	16
—	—	9	bei eisernen Tenderachsen von 3½ u. 3¾" u. dergl. Lastwagenachsen v. 3¹⁵⁄₁₆ u. 4¾₁₆" Durchm.	15	0,60	17a
—	—	—	. . . . .	—	—	- b
—	—	112	bei Grädr. mit englischen Patentachsen versehenen Lastwag. mit 3¾" Durchm. an der Achsnabe	22	5,09	18a
—	—	—	. . . . .	—	—	- b
1	—	6	bei Lastwagen mit Patent-Bündelachsen von 2⅞—3½" Durchmesser	15	0,40	19
—	—	1	bei Lastwagen	3	0,33	20
—	—	16	bei Güterwagen mit Patent-Bündelachsen von 3⅞—4" Durchmesser	18	0,89	21
—	—	3	bei Güterwagen mit Patent-Bündelachsen	10	0,30	22
6	—	32	bei den für die Zweigbahnen bestimmten Kohlenwagen mit 3½" starken Achsen von Walzeisen u. harten Lagern	9	3,56	23
—	—	41*	bei Grädr. Personen- u. bei 4-, 6-, u. 8räd. Güterwagen mit Achsen von 3⅞—4" Durchm. mit kurzen Naben	20	2,05	24a
—	—	—	. . . . .	—	—	- b
—	2	2	bei Lastwagen mit Hohlachsen	1	2,0	25
—	—	2	bei einer Tender- und einer Güterwagen-Achse	5	0,40	26
—	—	64	bei Krummachsen von Lokomotiven u. 8rädrigen Güterwagen mit Patent-Bündelachsen von 3⅞" Durchmesser	22	2,91	27
—	1	85*	bei 4- und 8rädrigen Güterwagen mit Patent-Bündelachsen	16	5,31	28
—	—	26	bei Lokomotiven und bei Lastwagen mit Patent-Bündelachsen	8	3,25	29

	Privatbahnen. (Forts.)	309 (Forts.) I. Unfälle. Bei diesen Unfällen (Kol. 307) wurden zerstört oder stark beschädigt:					310	311	312	313		314		315	316	317	
								II. Achsbrüche.									
								In den früheren Jahren						Im Betr.-Jahre			
		a. Lokomotiven.	b. Tender.	c. Personenwagen.	d. Lastwagen.	e. sonstige Fahrzeuge.	von . . . bis Ende 1862.	bei Lokomotiven.	bei Tendern.	a. bei eigenen Personenwagen.	b. bei fremden Personenwagen.	a. bei eigenen Lastwagen.	b. bei fremden Lastwagen.	bei Lokomotiven.	bei Tendern.	a. bei eigenen Personenwagen.	b. bei fremden Personenwagen.
		Anzahl.						Anzahl der Achsbrüche.						Anzahl der Achs-			
30	Berlin-Stettiner																
	a. Berlin-Stettin-Stargard	—	—	—	—	. . . . .	1842	4	—	2	—	21	—	—	—	—	—
	b. Stargard-Cöslin-Colberg	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31	Böhmische Westbahn . .	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
32	Breslau-Schweidnitz-Freib.	—	—	—	—	. . . . .	1852	1	—	—	—	57	—	—	—	—	—
33	Brünn-Rossitzer	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
34	Buschtiehrader { a. Lokom.-B.	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	{ b. Pferde-B.	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
35	Frankfurt-Hanauer . . .	—	—	—	—	. . . . .	1848	—	—	1	—	—	6	—	—	—	—
36	Galizische Carl-Ludwig-B. .	—	—	—	5	. . . . .	1859	—	4	—	—	10	—	—	—	—	—
37	Glückstadt-Elmshorner . .	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
38	Graz-Köflacher	—	—	—	—	. . . . .	1860	—	—	—	—	1	1	—	—	—	—
39	Hessische Ludwigs-E. . .	—	—	—	—	. . . . .	1860	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—
40	Homburger	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
41	Kaiser Ferdinands Nordb. .	—	—	—	6	. . . . .	1857	in Kolonne 314a				179*	i. K. 314a	5	6	—	1
42	Kaiserin { a. Lokom.-Bahn .	3	—	11	—	. . . . .	1859	—	—	—	—	8	—	—	—	—	—
	Elisabeth { b. Pferde-Bahn .	—	—	—	—	. . . . .	1861	—	—	10	—	714	—	—	—	8	—
43	Köln-Mindener (u. Gießener)	—	—	—	1	. . . . .	1846	2	9	1	2	30	15	—	1	—	—
44	Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	—	—	—	—	. . . . .	1848	—	2	—	3	3	5	—	—	—	—
45	Leipzig-Dresdener . . .	—	—	—	—	. . . . .	1849	5	3	2	—	36	—	2	—	—	—
46	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	—	—	—	—	. . . . .	1836	6	2	4	—	—	—	—	—	—	—
47	Lübeck-Büchener	—	—	—	—	. . . . .	1851	—	—	3	—	25	2	—	—	—	—
48	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	—	—	—	—	. . . . .	1854	4	—	—	—	—	2	1	1	—	—
49	a. Magdeburg-Halberstädter	—*	—*	—	—	. . . . .	1855	1	—	—	—	7	—	—	—	—	—
	b. Cöthen-Bernburger . .	—	—	—	—	. . . . .	1857	1	—	—	—	1	—	2	—	—	—
50	Magdeburg-Wittenbergesche	—	—	—	—	. . . . .	1849	—	1	2	—	5	—	—	—	—	—
51	Mecklenburgische	—	—	—	—	. . . . .	1847	—	—	—	—	21	—	—	—	—	—
52	Mohacs-Fünfkirchener . .	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
53	Neisse-Brieger	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
54	Niederländische Rhein-E. .	—	—	—	—	. . . . .	1855	6	—	—	—	6	—	—	—	—	—
55	Niederschlesische Zweigbahn .	—	—	—	—	. . . . .	1847	—	—	—	—	12	—	—	—	—	—
56	a. Oesterreich. nördliche .	—	—	—	—	. . . . .	1856	10	22	1	—	51	3	2	5	1	1
	b. Oesterreich. südöstliche .	—	—	—	—	. . . . .	1856	3	5	4	—	106	2	—	1	—	—
	c. Wien-Neu-Szönyer . .	—	—	—	—	. . . . .	1856	2	1	2	—	41	—	—	—	—	—
57	Oppeln-Tarnowitzer . . .	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
58	a. Pfälzische Ludwigsbahn .	—	—	—	—	. . . . .	1859	—	—	2	—	25	—	—	—	—	—
	b. Pfälzische Maximiliansb.	—	—	—	—	. . . . .	1863	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
59	Rheinische	—	—	—	—	. . . . .	1850	7	1	1	—	13	2	—	—	—	—
60	a. Südbahn, Oesterreichische	—	—	—	—	. . . . .	1857	24	24	i. K. 314a		424*	i. K. 314a	10	2	—	—
	b. Nordtiroler	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	c. Venetianische u. Südtirol.	—	—	1	3	. . . . .	1843	16	—	7	—	22	—	2	—	—	—
61	Süd-Norddeutsche . . .	—	—	—	—	. . . . .	1859	1	—	—	—	—	3	—	—	—	—
62	Taunus-Bahn	—	—	—	—	. . . . .	1840	19	4	3	—	20	—	—	—	—	—
63	Theiß-Bahn	—	—	—	—	. . . . .	1858	—	—	1	—	4	6	—	—	—	—
64	Thüringische	—	—	—	—	. . . . .	1846	6	12	12*	2	38*	14	—	1	—	—
65	Werra-E.	—	—	—	—	. . . . .	1859	—	1	—	—	—	2	—	—	—	—

318	319	320	321	322	
		Achsbrüche.			
1863 a. bei eigenen Lastwagen. Brüche.	1863 b. bei fremden Lastwagen. Brüche.	Zusammen bis Ende 1863 Achsbr.	Die Achsbrüche sind vorzugsweise vorgekommen:	Die Achsbrüche (Kol. 319) haben stattgefunden in einem Zeitraume von Jahren:	Durchschnittlich kommen auf ein Jahr Achsbr.	
—	—	27	bei Güterwagen mit Patent-Bündelachsen von 3⅛ bis 3⅜" Durchmesser in der Nabe . .	21	1,29	30a
—	—	—	. . . . .	—	—	- b
—	—	—	. . . . .	—	—	31
1	—	59	bei Lastwagen mit schmiedeeisernen Achsen von 3⅞" Stärke in der Nabe	12	4,92	32
—	—	—	. . . . .	—	—	33
—	1	1	bei einem Kohlenwagen mit Hohlachsen	1	1,0	34a
—	—	—	. . . . .	—	—	- b
—	—	7	bei Lastwagen	15	0,47	35
—	1	15	bei 4rädrigen Güterwagen mit englischen Hohlachsen von 4" Nabenstärke	5	3,0	36
—	—	—	. . . . .	—	—	37
—	—	2	bei einem Kohlenwagen mit Hohlachsen und einem Kohlenwagen mit cylindrischen Achsen von 4½" Durchm.	4	0,50	38
—	—	2	bei einem offenen und einem bedeckten Güterwagen	4	0,50	39
—	—	—	. . . . .	—	—	40
34	—	225	bei 4rädrigen offenen Kohlenwagen mit schmiedeeisernen Achsen von 4" Stärke	7	32,14	41
1	—	9	bei Lastwagen	5	1,80	42a
240	—	972	bei Lastwagen	3	324,0	- b
5	3	68	bei einer Achse von gewalztem Eisen am Tender einer Rangirmaschine, bei eisernen Bündel- und Gußstahlachsen an 4- und 6rädrigen Güter- und Coulissenwagen	18	3,77	43
—	2	15	bei offenen Güterwagen mit eisernen Achsen von 3⅞" Nabenstärke	16	0,94	44
—	—	48	bei Lastwagen	15	3,20	45
—	—	12	bei Kurbelachsen der Lokomotiven	28	0,42	46
3	—	33	bei Güterwagen mit Achsen von gehärtetem Gußstahl und 3⅞" im Durchmesser	12	2,75	47
1	—	9	bei Lokomotiv-Achsen	10	0,90	48
—	—	8	bei Lastwagen mit schmiedeeisernen Achsen von 3⅞" im Durchmesser	9	0,89	49a
—	—	4	bei Lokomotiven	7	0,57	- b
—	—	8	bei Lastwagen mit Stahlachsen von 3¾ und 3½" Nabenstärke	15	0,53	50
—	—	21	bei Güterwagen mit eisernen Achsen von 3½" (engl.) im Durchmesser	17	1,23	51
—	—	—	. . . . .	—	—	52
—	—	—	. . . . .	—	—	53
1	—	13	bei Lastwagen	9	1,44	54
—	—	12	bei offenen 4- und 8rädrigen Güterwagen mit 3½ und 3¾" starken Patent-Bündelachsen	17	0,71	55
9	1	106	bei Lastwagen mit Hohlachsen	8	13,25	56a
12	1	134	bei Lastwagen mit Hohlachsen	8	16,75	- b
1	—	47	bei Lastwagen mit Hohlachsen	8	5,88	- c
—	—	—	. . . . .	—	—	57
3	—	30	bei Lastwagen mit Achsen von gewöhnlichem Gußeisen, mit Lagerkasten von Metall und Kompositionsfutter und mit Oelschmier-Einrichtung	5	6,0	58a
1	—	1	bei einem Kohlenwagen	1	1,0	- b
2	—	26	bei Krumm-Achsen der Lokomotiven und bei 3½" starken Achsen der Lastwagen	14	1,86	59
5	—	489	bei Wagenachsen aus den Jahren 1847, 1850 und 1851 mit Stummeln von 2½ Zoll .	7	69,86	60a
—	—	—	. . . . .	—	—	- b
—	—	47	bei Güterwagen	—	—	- c
1	1	6	bei Lastwagen	5	1,20	61
2	—	48	bei Kurbelachsen der Lokomotiven und bei Lastwagen mit schmiedeeisernen Achsen von 3⅞" Nabenstärke	24	2,0	62
—	—	11	bei gedeckten Lastwagen mit cylindrischen Vollachsen aus Schmiedeeisen, packettirt und gewalzt, welche zwischen den Rädern 5" und in der Nabenöffnung 4⅞" Durchmesser hatten	6	1,83	63
—	—	85	bei Güterwagen mit Bündelachsen von 3⅞" Stärke	17	5,0	64
—	—	3	bei Lastwagen	5	0,60	65

	I. Staatsbahnen.	323		324		325	326	327	328	329	330	331	332
		III. Schienenbrüche.						IV. Verkehrs-Störungen im Betriebs-Jahre 1863.					
		In den früheren Jahren (seit dem Bestehen d. Bahn)		Im Betr.-Jahre 1863		Zusammen bis Ende 1863	Gewicht der gebrochenen Schienen pro laufenden Fuß	Dieselben sind veranlaßt durch:					Dauer der Unterbrechung.
		a. bei Stuhlschienen.	b. bei breitbasigen.	a. bei Stuhlschienen.	b. bei breitbasigen.			Einsturz von Bauwerken.	Dammrutschung.	Schneefall.	Wasserfluthen.	sonstige Ereignisse.	
		Anzahl der Brüche.		Anzahl der Brüche.		Schienenbr.	Lothr.	Anzahl der Verkehrs-Störungen.					Tage.
1	Badische	—	11	—	9	20	23,5	—	—	—	—	. . .	—
2	Bayerische (u. gepacht. Zwgb.)	—	181	—	—	181	14—20	—	—	—	—	. . .	—
3	Braunschweigische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—
4	Hannoversche	—	81	—	5	86	20,22	—	—	—	—	. . .	—
5	Main-Neckar	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—
6	Main-Weser	—	6	—	—	6	20,24	—	—	—	—	. . .	—
7	Nassauische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—
8	Preuß. Niederschles.-Märk.	—	254	—	20	274	20,6—22,9	—	—	—	—	. . .	—
9	„ Ostbahn	—	1	—	—	1	20,75	—	—	—	—	Entgleisung e. Wagen	1	1
10	„ Saarbrücker (u. Trier)	13	8	—	—	21	24 u. 24½	—	—	—	—	. . .	—
11	„ Westfälische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—
12	Sächsische östliche												
	a. Sächsisch-Böhmische	—	107	—	3	110	14 u. 16	—	—	—	—	. . .	—
	b. Sächsisch-Schlesische	—	30	—	3	33	16 u. 17	—	—	—	—	. . .	—
	c. Tharandt-Freiberger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—
13	Sächsische westliche												
	a. Niedererzgebirgische	6	5	—	—	11	15—16	—	—	—	—	. . .	—
	b. Obererzgebirgische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—
	c. Sächsisch-Bayerische	20	61	—	9	90	11 u. 16	—	—	—	—	. . .	—
14	Württembergische	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	. . .	—	18
	II. Privatbahnen												
	a) unter Staatsverwaltg.												
15	Aach.-Düss. a. Aach.-Düsseld.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—
	Ruhrorter b. Ruhrort-Crf.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—
16	Bergisch-Märkische	128	—	—	—	128	20	—	—	—	—	. . .	—
17	a. Löbau-Zittauer	—	2	—	—	2	17	—	—	—	—	. . .	—
	b. Zittau-Reichenberger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—
18	a. Oberschlesische	17	24	—	1	42	16,6 resp. 20,6	—	—	—	—	. . .	—
	b. Breslau-Posen-Glogauer	—	7	—	—	7	20,57	—	—	—	—	. . .	—
19	Stargard-Posener	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—
20	Rhein-Nahe-E.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—
21	Wilhelms-Bahn	—	56	—	3	59	22	—	—	—	—	. . .	—
	b) in Privatverwaltung.												
22	Aachen-Mastrichter	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—
23	Alberts-Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—
24	a. Altona-Kieler	—	12	—	1	13	17,90	—	—	—	—	. . .	—
	b. Rendsburg-Neumünster	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—
25	Aussig-Teplitzer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—
26	Bayerische Ostbahnen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—
27	Berlin-Anhaltische	8	2	—	—	10	18,7—19,5	—	—	—	—	. . .	—
28	a. Berlin-Hamburger	—	1	—	—	1	20,61	—	—	—	—	. . .	—
	b. Hamburg-Bergedorfer												
29	Berlin-Potsdam-Magdeburg	32	1	—	—	33	17,88—20,287	—	—	—	—	. . .	—

II. Privatbahnen. (Forts.)	323		324		325	326	327	328	329	330	331	332
	III. Schienenbrüche.						IV. Verkehrs-Störungen im Betriebs-Jahre 1863.					
	In den früheren Jahren (seit dem Bestehen d. Bahn)		Im Betr.-Jahre 1863		Zusammen bis Ende 1863	Gewicht der gebrochenen Schienen pro laufenden Fuß	Dieselben sind veranlaßt durch:					Dauer der Unterbrechung.
	a. bei Stuhlschienen.	b. bei breitbasigen.	a. bei Stuhlschienen.	b. bei breitbasigen.			Einsturz von Bauwerken.	Dammrutschung.	Schneefall.	Wasserfluthen.	sonstige Ereignisse.	
	Anzahl der Brüche.		Anzahl der Brüche.		Zahl der Fälle.	Z.-Pfd.	Anzahl der Verkehrs-Störungen.					Tage.
30 Berlin-Stettiner												
a. Berlin-Stettin-Stargard	—	31	—	1	32	15,90—22,0	—	—	—	—	. . .	—
b. Stargard-Cöslin-Colberg	—	86	—	1	87	23	—	—	—	—	. . .	—
31 Böhmische Westbahn . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—
32 Breslau-Schweidnitz-Freib.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—
33 Brünn-Rossitzer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—
34 Buschtehrader { a. Lokom.-B. / b. Pferde-B. }	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—
35 Frankfurt-Hanauer . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—
36 Galizische Carl-Ludwig-B. .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—
37 Glückstadt-Elmshorner . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—
38 Graz-Köflacher	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—
39 Hessische Ludwigs-E. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—
40 Homburger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—
41 Kaiser Ferdinands Nordb.	818	8	—	—	826	12,66 resp. 23	—	—	—	—	. . .	—
42 Kaiserin Elisabeth { a. Lokomot.-B. / b. Pferde-B. }	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	. . .	—
43 Köln-Mindener (u. Gießener).	1	94	—	6	101	20—24	—	—	—	—	. . .	—
44 Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—
45 Leipzig-Dresdener . . .	33	—	—	—	33	13	—	—	—	—	. . .	—
46 Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth).	104	—	—	—	104	9,0	—	—	—	—	. . .	—
47 Lübeck-Büchener	—	1	—	—	1	21,1	—	—	—	—	. . .	—
48 Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—
49 a. Magdeburg-Halberstädter	3	4	—	—	7	20,24 resp. 15,89	—	—	—	—	. . .	—
b. Cöthen-Bernburger . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—
50 Magdeburg Wittenbergesche	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—
51 Mecklenburgische	28	—	1	—	29	16,75 u. 18,87	—	—	—	—	. . .	—
52 Mohacs-Fünfkirchener . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—
53 Neisse-Brieger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—
54 Niederländische Rhein-E. .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—
55 Niederschlesische Zweigbahn	—	9	—	—	9	18	—	—	—	—	. . .	—
56 a. Oesterr. nördliche . .	1707	47	—	12	1766	13,5 u. 23,52	—	—	—	—	. . .	—
b. Oesterr. südöstliche . .	—	31	—	1	32	23,52	—	1	—	—	. . .	4*
c. Wien-Neu-Szönyer . .	—	5	—	1	6	21,28	—	—	—	—	. . .	—
57 Oppeln-Tarnowitzer . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—
58 a. Pfälzische Ludwigsbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—
b. Pfälzische Maximiliansb.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—
59 Rheinische	—*	—	—	3	3	22,8	—	—	—	—	. . .	—
60 a. Südbahn, Oesterreichische	—*	—	—	3	3	23	—	—	—	—	. . .	—
b. Nordtiroler.	—	—	—	1	1	22,0	—	—	—	—	. . .	—
c. Venetianische u. Südtirol.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—
61 Süd-Norddeutsche . . .	—	10	—	3	13	22,6	—	—	—	—	. . .	—
62 Taunus-Bahn.	29	—	—	—	29	18,5	—	—	—	—	. . .	—
63 Theiß-Bahn	—	44	—	—	44	22,3	—	—	—	—	. . .	—
64 Thüringische	—	44	—	1	45	17—20	—	—	—	—	. . .	—
65 Werra-E.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—

Abſchnitt F.

Ueberſicht der angeſtellten Beamten und beſchäftigt geweſenen Arbeiter.

Die betreffenden Nachrichten ſind in der Statiſtik pro 1859 enthalten.

Abſchnitt G.

Stand der Beamten-Penſions- und Unterſtützungs-Kaſſe.

Einnahme pro 1863.

	I. Staatsbahnen.	333 Bestand am Schlusse des Jahres 1862.	334 Zinsen.	335 Einlagen der Betheiligten.	336 Zuschuß aus Gesellschafts- oder Staatsfonds.	337 Coursgewinn von Werthpapieren.	338 Außerordentliche Einnahmen (Strafgelder, Geschenke 2c.).	339 Ueberhaupt.	340 Pensionen a. an Beamte.	340 Pensionen b. an Wittwen.
		Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.
1	Badische	—*	—	—	—	—	—	—	—	—
2	Bayerische (u. gepacht. Zwgb.)	397 023	22 319	44 974	11 429		4835	83 557	13 259	10 889
3	Braunschweigische	60 740	2103	24 098	—	928	—	27 129	113	785
4	Hannoversche	—	—	—	—	—	—	—	—	—
5	Main-Neckar	7367	260	—	382	—	601	1243	—	—
6	Main-Weser	—*	—	—	—	—	—	—	—	—
7	Nassauische	—*	—	—	—	—	—	—	—	—
8	Preuß. Niederschles.-Märk.	340 300	14 621	24 671	6363*	—	343	45 998	8864	8930
9	„ Ostbahn	240 134	in Kol. 335	19 952	13 080	in Kol. 335	52 783	85 815	566	1726
10	„ Saarbrücker (u. Trier)	47 100	2185	8306	2233	212	67	13 003	18	395
11	„ Westfälische	112 129	4595	8205	3270*	156	191	16 417	326	570
12	Sächsische östliche									
	a. Sächsisch-Böhmische									
	b. Sächsisch-Schlesische									
	c. Tharandt-Freiberger	224 142	9434	13 301	7413	—	1733	31 881	1398	5461
13	Sächsische westliche									
	a. Niedererzgebirgische									
	b. Obererzgebirgische									
	c. Sächsisch-Bayerische									
14	Württembergische	114 665	5448	13 519	1143	—	1667	21 777	538	471
	II. Privatbahnen									
	a) unter Staatsverwaltg.									
15	Aach.-Düss. (a. Aach.-Düssel.	94 741*	4199	6539	2550	50	1532	14 870	1181	1071
	Ruhrorter (b. Ruhrort-Crf.	20 695*	949	1839	850	—	414	4052	430	—
16	Bergisch-Märkische	189 805*	7778	21 014	5616	—	3957	38 365	794	1969
17	a. Löbau-Zittauer	23 678	1002	1907	2340	17	—	5266	—	—
	b. Zittau-Reichenberger	—*	—	—	—	—	—	—	—	—
18	a. Oberschlesische	—*	—	—	—	—	—	—	—	—
	b. Breslau-Posen-Glogauer	284 763	12 151	18 075	7560	—	400	38 186	7273	5811
19	Stargard-Posener	69 121	3238	4356	3300	—	—	10 894	1398	1365
20	Rhein-Nahe-E.	27 186	1389	5368	2437	28	916	10 138	144	250
21	Wilhelms-Bahn	72 022	3221	3786	3000	621	130	10 758	873	630
	b) in Privatverwaltung.									
22	Aachen-Mastrichter	84	—	—	72	—	130	202	—	—
23	Alberts-Bahn	1503*	50	—	—	—	101	151	—	—
24	a. Altona-Kieler	53 640	3086	1708	1500	—	1454	7748	1012	2138
	b. Rendsburg-Neumünster	8475	864	267	—	—	126	1257	—	212*
25	Aussig-Teplitzer	14 135	1143	1138	725	20	—	3026	—	36
26	Bayerische Ostbahnen	80 268	4386	9411	14 343	—	1591	29 731	128	343
27	Berlin-Anhaltische	184 240	8007	15 330	5687	950	553	30 527	3236	1504
28	a. Berlin-Hamburger	254 267	12 483	9571	5000	251	3212	30 517	1423	3510
	b. Hamburg-Bergedorfer	—	—	—	—	—	—	—	—	—
29	Berlin-Potsdam-Magdebg.	58 693	2657	6475	1600	179	—	10 911	4981	1667

341	342	343	344	345	346	347	348	349	350		351	352	
Ausgabe pro 1863.									Im Jahre 1863 erhielten:				
									Pensionen				
Kinder-Erziehungsgelder.	Temporaire Unterstützungen.	Zurückerstattete Beiträge.	Coursverlust bei Werthpapieren.	Kur-, Verpflegungs- u. Beerdigungs-Kosten, Honorar für Aerzte u. dergl.	Sonstige Ausgaben (als Druck- u. Schreibkosten ꝛc.).	Ueberhaupt.	Bestand der Kasse ultimo 1863.	Zahl der Betheiligten.	a. invalide Beamte.	b. Beamten-Wittwen.	Erziehungsgelder.	temporaire Unterstützungen.	
Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.		Personen.		Kinder.	Pers.	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
in Kol. 340b	10 811	2731	—	6799	249	44 738	**435 842**	5760	104	633	in Kol. 350b	853	2
374	8667*	—	—	4542	—	14 481	**73 388**	7010	4	64	42	2164	3
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4
—	382	—	—	—	—	382	**8228**	—	—	—	—	22	5
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7
2230	—	3564	1218	—	277	24 183	**362 115**	1871	110	174	205	—	8
1040	150	3550	in Kol. 346	in Kol. 346	41 150	48 182	**277 767**	2051	16	53	90	5	9
284	20	3297	232	—	1	4247	**55 856**	600	1	10	22	4	10
710	—	654	602	—	—	2862	**125 684**	821	11	21	76	—	11
265	347	1201	851	—	195	9718	**246 305**	2471	37	172	36	12	12 u. 13
202	106	568	—	—	45	1930	**134 512**	1691	9	30	63	6	14
822	—	2010	—	—	320	5404	**104 207**	406	12	22	87	—	
—	—	120	116	—	54	720	**24 027**	130	2	—	—	—	15
983	—	1289	20	—	3	5058	**223 112**	1493	11	42	83	—	
—	—	—	—	—	1	1	**28 943**	77	—	—	—	—	16
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	17a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- b
1405	20	1596	561	50	2	16 718	**306 231**	1744	71	130	171	2	18
349	86	—	170	245	24	3637	**76 378**	302	15	30	36	4	19
107	—	2311	116	—	144	3072	**34 252**	363	1	7	6	—	20
in Kol. 340b	—	156	—	—	9	1668	**81 112**	367	12	16	28	—	21
—	—	—	—	286	—	286	—	—	—	—	—	—	22
—	—	—	—	—	—	—	**1654**	—	—	—	—	—	23
53	68	—	—	84	3	3358	**58 030***	377	11	57	15	3	24a
—	—	471	—	—	7	690	**9042***	ca. 57	—	—	—	—	- b
—	—	—	—	—	—	36	**17 125**	ca. 80	—	1	—	—	25
—	70	—	—	—	6	547	**109 452**	1300	5	13	—	4	26
18	—	250	193	777	361	6339	**208 428**	972	35	46	2	—	27
327	—	—	—	—	477	5737	**279 047**	1089	24	104	14	—	28a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- b
94	—	326	—	145	12	7225	**62 379**	699	69	51	16	—	29

	333	334	335	336	337	338	339	340	
	Einnahme pro 1863.								
Privatbahnen. (Forts.)	Bestand am Schlusse des Jahres 1862.	Zinsen.	Einlagen der Betheiligten.	Zuschuß aus Gesellschafts- oder Staatsfonds.	Coursgewinn von Werthpapieren.	Außerordentliche Einnahmen (Strafgelder, Geschenke ꝛc.)	Ueberhaupt.	Pensionen a. an Beamte.	Pensionen b. an Wittwen.
	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.
30 Berlin-Stettiner									
a. Berlin-Stettin	141 644	6443	9639	2160	–	265	18 507	2087	2477
b. Stettin-Stargard	12 143	549	1012	600	—	108	2269	322	29
c. Stargard-Cöslin Colberg	20 650	924	4566	2736	—	236	8462	—	—
31 Böhmische Westbahn	4134	337	8248	—	—	234	8819	—	834
32 Breslau-Schweidnitz-Freib.	59 385	2573	4128	4000	–	1140	11 841	1659	1035
33 Brünn-Rossitzer	—*	—	—	—	—	—	—	—	—
34 Buschtêhrader a. Lokom.-B. b. Pferde-B.	34 059	2749	1053	759	—	117	4678	874	1292
35 Frankfurt-Hanauer	12 757	669	1159	3429	—	399	5656	58	248
36 Galizische Carl-Ludwig-B.	99 079	5537	12 950	6667	1615	534	27 303		179
37 Glückstadt-Elmshorner	—*	3	225	332	–	105	665	—	—
38 Graz Köflacher	1180	115	958	667	–	96	1836		
39 Hessische Ludwigs-E.	36 819	1772	4554	4571		980	11 877	–	288
40 Homburger	—	—	—	—	—		—	—	
41 Kaiser Ferdinands Nordb.	819 981	40 560	34 917	16 666	—	1400	93 543	7155	9685
42 Kaiserin Elisabeth a. Lokom.-Bahn b. Pferde-Bahn	121 623	6075	11 689	11 689	2960	1533	33 946	—	514
43 Köln-Mindener (u. Gießener)	295 890	14 791	23 301	8710	1126	3520	51 448	1493	292
44 Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	76 584	3401	3910	2972	2	695	10 980	483	1021
45 Leipzig-Dresdener	120 699	6223	5395	5000	—	658	17 276	1658	3697
46 Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	1872	85	—	229	–	—	314	—	—*
47 Lübeck-Büchener	19 690	768	803	—	—	386	1957	—	136
48 Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	114 344	6464	5260	1000	152	1533	14 409	6439	4223
49 a. Magdeburg-Halberstädter	44 397	3106	2420	—	—	1670	7196	1903	637
b. Cöthen-Bernburger	—*	—	—	—	—	—	—	—	—
50 Magdeburg-Wittenbergesche	59 801	2700	2007	600	—	1479	6786	241	569
51 Mecklenburgische	48 997	2227	1173	800	—	1718	5918	66	118
52 Mohacs-Fünfkirchener	—*	—	—	—	—	—	—	—	—
53 Neisse-Brieger	13 774	577	767	600	303	32	2279	270	130
54 Niederländische Rhein-E.	5930*	299	—	–	—	189	488	—	—
55 Niederschlesische Zweigbahn	23 401	988	1281	1000	—	62	3331	91	—
56 a. Oesterreich. nördliche b. Oesterreich. südöstliche c. Wien-Neu-Szönyer	763 279	35 366	52 815	26 141	817	347	115 486	6009	6642
57 Oppeln-Tarnowitzer	11 131	482	1691	353	189	27	2742	36	52
58 a. Pfälzische Ludwigsbahn b. Pfälzische Maximiliansb.	93 572	5311	10 010	6286	—	305	21 912	535	3353
59 Rheinische	104 311	5548	11 909	5353	—	7017	29 827	1578	2241
60 a. Südbahn, Oesterreichische b. Nordtiroler c. Venetianische u. Südtirol.	107 333	6951	60 204	48 352	2911	742	119 160	—	32
61 Süd-Norddeutsche	34 013	2137	4663	—	9522	–	16 322	800	—
62 Taunus-Bahn	42 056	1744	1482	2285	—	413	5924	2163	1790
63 Theiß-Bahn	119 952	6165	9267	—	in Rel. 338	5364	20 796	—	532
64 Thüringische	167 347	7195	7423	6080	1373	1082	23 072	1260	1549
65 Werra-E.	23 902	1231	2914	2400	240	428	7213	–	148

341	342	343	344	345	346	347	348	349	350		351	352	
Ausgabe pro 1863.									Im Jahre 1863 erhielten:				
									Pensionen				
Kinder-Erziehungsgelder.	Temporaire Unterstützungen.	Zurückerstattete Beiträge.	Coursverlust bei Werthpapieren.	Kur-, Verpflegungs- u. Beerdigungs-Kosten, Honorar für Aerzte u. dergl.	Sonstige Ausgaben (als Druck- u. Schreibkosten ꝛc.).	Ueberhaupt.	Bestand der Kasse ultimo 1863.	Zahl der Betheiligten.	a. invalide Beamte.	b. Beamten-Wittwen.	Erziehungsgelder.	temporaire Unterstützungen.	
Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.		Personen.		Kinder.	Pers.	
—	—	3444	5028	—	48	13 084	147 067	476	12	34	—	—	30a
—	—	415	—	—	30	796	13 616	72	3	1	—	—	- b
—	—	3244	—	—	50	3294	25 818	305	—	—	—	—	- c
—	—	964	—	—	—	1798	11 155	299	—	—	—	—	31
i. Kol. 340b.	185	113	—	—	436	3428	67 798	ca. 530	28	30	31	—	32
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	33
316	—	—	—	—	—	2482	36 255	166	21	13	27	—	34
—	—	—	—	—	—	306	18 107	150	1	6	—	—	35
—	264	101	—	—	—	544	125 838	810	—	2	—	5	36
—	—	—	—	7	11	18	647	58	—	—	—	—	37
—	—	—	—	—	—	—	3016	61	—	—	—	—	38
—	—	—	166	—	—	454	48 242	615	—	11	—	—	39
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	40
1815	—	1802	—	—	—	20 457	893 067	1793	44	103	38	—	41
—	—	1436	—	—	—	1950	153 619	460	—	4	—	—	42
136	10478*	—*	—	in Kol. 341	2921	15 320	332 018	2915	35	21	13	656	43
—	—	—	—	—	—	1504	86 060	451	9	43	—	—	44
2167	85	169	—	—	3	7779	130 196	558	16	111	183	2	45
—	—	—	—	14	—	14	2172	—	—	—	—	—	46
41	—	—	14	—	9	200	21 447	121	—	5	2	—	47
—	—	65	—	—	54	10 781	117 972	611	76	74	—	—	48
i. Kol. 340b.	—	498	138	—	798	3974	47 619	274	26	19	7	—	49a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- b
—	62	—	702	—	2	1576	65 011	235	4	11	2	10	50
28	—	—	—	—	34	246	54 669	102	1	4	3	—	51
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	52
17	—	86	—	247	35	794	15 259	91	4	6	4	—	53
—	205	—	—	—	—	205	6213	—	—	—	—	2	54
—	16	155	12	—	30	304	26 428	163	4	—	—	1	55
—	769	5834	—	3128	517	22 899	855 866	1607	34	54	—	5	56
12	—	165	—	—	6	271	13 602	158	1	1	1	—	57
—	603	—	—	—	45	4536	110 948	769	7	55	—	21	58
214	568	118	—	2066	365	7153	126 985	1562	38	61	7	—	59
—	—	2291	—	—	—	2323	224 170	ca. 1200	—	1	—	—	60
—	—	597	—	—	—	1397	48 938	384	1	—	—	—	61
—	—	—	—	—	—	3953	44 027	170	18	37	—	—	62
-	402	—	—	—	—	934	139 814	730	—	4	—	5	63
60	—	390	—	—	156	3415	187 004	826	16	37	4	—	64
—	—	124	72	—	33	377	30 738	381	—	2	—	—	65

Statistische Berichte

und

Erläuterungen zu den Tabellen

für das

Betriebs-Jahr 1863.

I. Staatsbahnen.

1. Großherzogl. Badische Staats-Eisenbahnen.

I. Das **Bahngebiet** der Badischen Staatsbahnen umfaßte ult. 1863

1. die Hauptbahn von Mannheim über Heidelberg, Bruchsal, Carlsruhe, Oos, Appenweier, Offenburg, Freiburg, Basel, Waldshut und Schaffhausen nach Constanz von . . . . . 55,04 Meilen,
2. die Zweigbahnen a) von Heidelberg nach Mosbach . . . . . 7,05 „
   b) von Durlach über Pforzheim nach Mühlacker . . . . . 5,26 „
   c) von Carlsruhe nach Maxau . . . . . 1,26 „
   d) von Oos nach Baden (gen. Baden-Baden) . . . . . 0,57 „
   e) von Appenweier nach Kehl (Mitte der Rheinbrücke) . . . . . 1,94 „
   f) von Basel (ebenfalls Mitte der Rheinbrücke) nach Schopfheim . . . . 2,95 „
   g) die Hafenbahn von Mannheim nach dem Rheinhafen, welche aber nur zum Gütertransport benutzt wird, von . . . . . 0,39 „

zusammen 74,46 Meilen.

Die Strecke Pforzheim-Mühlacker von 1,48 Meilen (ad 2b mitenthalten) wurde am 1. Juni und die Strecke Waldshut-Constanz von 11,78 Meilen am 15. Juni 1863 eröffnet.

Mit Rücksicht hierauf beträgt der mittlere Jahresdurchschnitt aller im Betriebe gewesenen Bahnstrecken 68,44 M.

II. **Eigenthums-Verhältnisse.** Die Zweigbahnen von Basel nach Schopfheim und von Carlsruhe nach Maxau sind von Privatunternehmern gebaut, die Verwaltung und der Betrieb derselben aber vom Staate übernommen, welcher sich auch bei beiden Bahnen das Ankaufsrecht vorbehalten hat.

III. Ueber die Mitbenutzung der zweigeleisigen Strecke **Friedrichsfeld-Mannheim** Seitens der Main-Neckar-Eisenbahn, sowie über die

IV. **Beamten-Pensionskasse** enthält der Jahrgang 1862 der Statistik (S. 1) und die vorhergehenden Jahrgänge spezielle Mittheilungen. Veränderungen hiergegen sind im Jahre 1863 nicht eingetreten.

V. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

zu Kol. 2b. Von diesen 10 Mitgliedern fungiren 3 für die Postverwaltung.

„ „ 70—74 u. 217. Der Eisenbahn-Telegraph bildet einen Bestandtheil des Großherzogl. Staats-Telegraphen und wird zugleich mit diesem unterhalten. Es besteht jedoch nur längs der Badischen Staats-Eisenbahnen behufs des Bahndienstes je eine Leitung. Von den in Kol. 74 angegebenen 69 Stationen befördern nur 10 ausschließlich Bahndepeschen, die übrigen 59 auch Privatdepeschen.

„ „ 109d. Hierin ist auch die Ladungsfähigkeit der 8 Post-Packwagen (cfr. Kol. 107b) enthalten.

„ „ 122. Die vor den Material- und Arbeitszügen zurückgelegten 4470 Meilen sind hier nicht aufgenommen worden, weil für dieselben Bezahlung nicht geleistet ist.

zu Kol. 168—170. In den hier aufgeführten Summen ist auch das Gewicht der beförderten Eisenbahn- und sonstigen Fahrzeuge enthalten.

„ „ 170, 180c u. 184c. Die hier gemachten Angaben beziehen sich nicht nur auf Kohlen und Coaks, sondern auch auf die in Wagenladungen zur Beförderung gekommenen Güter.

„ „ 177b. Dies ist das Gewicht der beförderten Hunde.

„ „ 185. Ausschließlich der frachtfrei beförderten Dienstgüter hat jeder Zoll-Ctr. Gut 10,64 M. durchfahren.

„ „ 202. Hierin ist auch die Einnahme für die beförderten Eisenbahn- und sonstigen Fahrzeuge enthalten (cfr. Erläuterung zu Kol. 168—170).

„ „ 313 u. 314. Die hier notirten Achsbrüche sind die bei eigenen und fremden Wagen vorgekommenen.

„ „ 333—352. Wegen der Pensionskasse ist ad IV. dieses Berichts resp. S. 1 der Statistik pro 1862 das Nähere enthalten.

2. Königl. Bayerische Staats-Eisenbahnen.

I. **Rechnungs-Periode.** Das Rechnungs- und Betriebsjahr umfaßt nicht die Periode des Kalenderjahres, sondern beginnt mit dem 1. Oktober. Die vorliegenden statistischen Notizen beziehen sich auf den Zeitraum vom 1. Oktober 1862 bis ult. September 1863.

II. Das **Bahngebiet** der Bayerischen Staatsbahnen umfaßte am Schlusse des Betriebsjahres $18^{62}/_{63}$ folgende Linien:

A. die Ludwigs-Südnordbahn von Lindau über Augsburg, Nürnberg und Hof bis zur Bayerisch-Sächsischen Grenze . . . . . 74,85 Meilen

nebst der an die Werra-Eisenbahn-Gesellschaft verpachteten Verbindungsbahn von Lichtenfels bis zur Herzogl. Sächsischen Grenze bei Ebersdorf (1,05 M.) und von da bis Coburg 2,72 Meil.

Von der Hauptbahn ist die Strecke von Hof bis zur Königl. Sächsischen Grenze . . . 1,53 „

an die Königl. Sächsische Staats-Eisenbahn-Verwaltung verpachtet, also im eigenen Betriebe . 73,32 Meilen;

B. die Ludwigs-Westbahn von Bamberg über Würzburg bis zur Kurhessischen Grenze bei Kahl . . . . . 27,41 Meilen,

von welcher die Strecke von Aschaffenburg bis zur Bayerisch-Hessischen Grenze bei Kahl von . . . . . 2,20 „

an die Frankfurt-Hanauer Eisenbahn-Gesellschaft verpachtet ist; es verbleiben mithin im eigenen Betriebe . . . . . 25,27 „

C. die Maximiliansbahn, und zwar:

1) die Hauptbahn von Ulm über Augsburg, München und Rosenheim bis zur Landesgrenze bei Salzburg . . . . . 40,0 Meilen

nebst der von der Königl. Württembergischen Staats-Eisenbahn-Verwaltung gepachteten Strecke von der Mitte der Donaubrücke (Landesgrenze) bis in den Bahnhof zu Ulm . . . . . 0,12 „

und der von der Gesellschaft der Kaiserin Elisabeth-Bahn gepachteten Strecke von der Landesgrenze bei Salzburghofen bis Salzburg . . . . . 0,74 „

zusammen 40,86 Meilen

2) die Zweigbahn von Rosenheim bis zur Tiroler Grenze bei Kufstein 4,23 Meilen

nebst der von der Oesterreichischen Südbahn-Gesellschaft gepachteten Strecke von der Landesgrenze bei Kiefersfelden bis Kufstein . . . . . 0,30 „

4,53 „

überhaupt 45,39 „

Hierzu kommt noch die am 1. Oktober 1862 eröffnete Strecke von der Fürther Kreuzung bis Fürth . . . . . 0,275 „

Die Betriebslänge der Bayerischen Staatsbahnen beträgt mithin . . . . . 144,255 Meilen.

Außerdem sind gepachtet die Zweigbahnen

a) Neuenmarkt-Bayreuth . . . . . 2,756 Meilen,
b) Pasing-Starnberg . . . . . 2,766 „
c) Gunzenhausen-Ansbach . . . . . 3,573 „
d) Hochstadt-Gundelsdorf nebst deren am 1. März 1863 eröffneten Fortsetzung bis Stockheim . . . . . 3,249 „
e) Holzkirchen-Miesbach . . . . . 2,303 „
f) die Illerbahn (Neu-Ulm-Kempten) . . . . . 11,294 „

von welcher die Strecke Neu-Ulm-Memmingen (6,660 M.) am 12. Oktober resp. 1. November 1862 und die Strecke Memmingen-Kempten (4,634 M.) am 1. Juni 1863 dem Betriebe übergeben wurde.

zusammen . . . . . 25,940 „

Mithin Gesammt-Betriebslänge . . 170,195 Meilen.

Der mittlere Jahresdurchschnitt aller im Betriebe gewesenen Linien berechnet sich mit Rücksicht auf die Eröffnungszeiten der Strecken Gundelsdorf-Stockheim und der Illerbahn (Neu-Ulm-Kempten) auf . . . . 165,94 Meilen.

III. **Pachtverhältnisse.** Für die gepachteten Bahnstrecken wird an Pachtzins jährlich gezahlt:

1) für die Neuenmarkt-Bayreuther 55 000 Fl. (5 Proc. von 1 100 000 Fl. Baukapital) . . = 31 429 Thlr.,
2) für die Pasing-Starnberger 50 000 Fl. (5 Proc. von 1 000 000 Fl. Baukapital . . . = 28 571 „
3) für die Gunzenhausen-Ansbacher 70 080 Fl. (pptr. 4 ½ Proc. von 1 560 000 Fl. Baukapital) = 40 046 „
4) für die Hochstadt-Gundelsdorf-Stockheimer (77 500 Fl. (5 Proc. von 1 550 000 Fl. Baukapital) . . . . . = 44 286 „
5) für die Holzkirchen-Miesbacher 50 000 Fl. (5 Proc. von 1 000 000 Fl. Baukapital) . . = 28 571 „
6) für die Iller-Bahn (Neu-Ulm-Kempten) 175 000 Fl. (5 Proc. von 3 500 000 Fl. Baukapital) = 100 000 „
7) für die Strecke von der Mitte der Donaubrücke bis Ulm (siehe oben ad C. 1) 22 310 Fl. (4 Proc. von 557 765 Fl. Baukapital) . . . . . = 12 749 „
8) für die Strecke von Salzburghofen bis Salzburg 2 Proc. von dem vorläufig ermittelten Baukapitale von 1 813 830 Fl.

In dem oben aufgeführten Pachtzinse der Bahnen ad 1 bis 6 sind gleichzeitig ½ Proc. zur Amortisation resp. Erwerbung derselben in das Eigenthum des Staats mitenthalten, wodurch das Baukapital der Neuenmarkt-Bayreuther Bahn im Jahre 1899, der Pasing-Starnberger im Jahre 1909, der Gunzenhausen-Ansbacher im Jahre 1912, der Hochstadt-Stockheimer im Jahre 1918, der Holzkirchen-Miesbacher im Jahre 1914 und der Iller-Bahn im Jahre 1915 amortisirt wird und die resp. Bahnen erworben werden.

Für die verpachteten Bahnstrecken erhält die Königl. Bayerische Staats-Eisenbahn-Verwaltung jährlich an Pacht:

1) von der Werra-Eisenbahn-Gesellschaft für die Strecke von Lichtenfels bis an die Herzogl. Sächsische Grenze und für die für Rechnung jener Gesellschaft gebaute Strecke von der Grenze bis Coburg (2 465 662 Fl. Baukapital) 63 428 Thlr.
2) für die Strecke von Hof bis zur Königl. Sächsischen Grenze von der Königl. Sächsischen Staats-Eisenbahn-Verwaltung 42 745 Fl. (4 Proc. von 1 068 630 Fl. Baukapital) . . . . . = 24 426 „
3) für die Strecke von Aschaffenburg bis zur Bayerisch-Hessischen Landesgrenze bei Kahl 32 215 Fl. (und zwar 3 Proc. von 1 044 957 Fl. und 1 ½ Proc. von 32 215 Fl. Baukapital von der Frankfurt-Hanauer, und 1 ½ Proc. von 32 215 Fl. Baukapital von der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft) . . . . . = 18 466 „

IV. **Beamten-Pensionskasse.** Für das niedere Personal der sämmtlichen Königl. Bayerischen Verkehrs-Anstalten (Eisenbahnen, Post, Telegraphie, Ludwigskanal-, Donau- und Bodensee-Dampfschifffahrt) besteht eine gemeinschaftliche Pensions- und Unterstützungskasse, worüber die Tabellen in Kol. 333—352 das Nähere enthalten.

Die Pensionen der übrigen, nicht zur Klasse des niederen Personals gehörigen Angestellten werden aus den Bahn-Erträgnissen bestritten und sind unter den laufenden Betriebs-Ausgaben aufgeführt.

V. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

zu Kol. 2. Von den hier aufgeführten Mitgliedern der General-Direktion fungiren ausschließlich für die Eisenbahnen 4 Räthe und 1 Assessor, während der General-Direktor und die übrigen Mitglieder für die vereinigten Verkehrs-Anstalten, als: Eisenbahnen, Post, Telegraphie und Dampfschifffahrt angestellt sind.

„ „ 34, 38 u. 39. Statt der Schwellen sind auf der Strecke Fürther Kreuzung-Fürth Granitwürfel verwendet.

„ „ 86 u. 87. Hiervon kommen auf die Hauptbahn Lindau-Hof (74,85 M.) 33 439 582 Thlr., pro Meile 446 741 Thlr. und pro Kilometer Bahnlänge 59 312 Thlr.; auf die verpachtete Strecke von Lichtenfels bis zur Herzogl. Sächsischen Grenze bei Ebersdorf (1,05 M.) 700 961 Thlr., pro Meile Bahnlänge 667 582 Thlr. und pro Kilometer 88 633 Thlr.

„ „ 109c. Dies ist die Gesammtladungs-Fähigkeit der Pferdewagen.

„ „ 111 u. 112. Die größte zulässige (Netto-)Belastung einer Güterwagen-Achse beträgt:
bei Wagen von 200 Ctrn. Tragkraft mit Achsen von 3,86" Durchmesser (in der Nabe) 175 Z.-Ctr.
„ „ „ 180 „ „ „ „ „ 3,86" „ „ „ „ 150 „
bei allen übrigen Wagen, deren Achsen 2,93" Durchmesser (in der Nabe) haben, . 70 „

„ „ 119. Dies sind die Anschaffungskosten der Bahnpostwagen.

„ „ 121g. Hierin sind auch die von den Lokomotiven als vorgelegte Reservemaschinen zurückgelegten Meilen enthalten.

„ „ 122. Die vor Material- und Arbeitszügen zurückgelegten Meilen sind hier nicht aufgenommen.

„ „ 123 u. 124. Die Zahl der beförderten Züge nach den verschiedenen Gattungen und der in denselben befindlichen Wagen-Achsen kann nicht angegeben werden, weil die Bayerischen Staats- und die gepachteten Zweigbahnen ein Netz verschiedener, in der Frequenz sehr von einander abweichender Bahnstrecken bilden.

„ „ 129b. Dies sind Rußkohlen.

„ „ 132. Die hier gemachten Angaben beziehen sich auf Braunkohlen gemischt mit Preßtorf.
Außerdem wurden noch Rußkohlen gemischt mit Preßtorf gefeuert; das zufällige Mischungsverhältniß war 5,43 Ctr. Preßtorf auf 1 Ctr. Kohlen. Verbraucht wurden bei 2879 Nutzmeilen 1151 Z.-Ctr. Kohlen.

„ „ 133. Zur Feuerung der Lokomotiven wurden außer Stichtorf auch Preßtorf verwendet und bei 35 354 Nutzmeilen 182 537 Z.-Ctr. Preßtorf verbraucht.

„ „ 134. Die hier gemachten Angaben beziehen sich auf Torf, gemischt mit Rußkohlen.
Ferner wurden ohne bestimmtes Mischungs-Verhältniß gefeuert:
1) Stichtorf, gemischt mit Preßtorf.

Das zufällige Mischungs-Verhältniß war 5,18 Z.-Ctr. Preßtorf auf 1 Klftr. Stichtorf. Verbraucht wurden bei 29 185 Nutzmeilen 2746 Klafter.

2) Stichtorf, gemischt mit Preßtorf und Kohlen.

Zufälliges Mischungs-Verhältniß: 0,92 Ctr. Preßtorf und 0,39 Ctr. Kohlen auf 1 Klftr. Stichtorf. Der Verbrauch bei 5133 Meilen betrug 1032 Klftr. Stichtorf.

zu Kol. 129c—135. Der Brennmaterial-Verbrauch der verschiedenen Maschinen-Gattungen pro Nutz- und Achsmeile (ein- und ausschließlich der Anheizungen und des Reservedienstes) ist aus nachstehender Tabelle ersichtlich:

Klasse der Maschinen.	Lieferung	Verbrauch an:	Maaß oder Gewicht.	Verbrauch pro Nutzmeile brutto.	Verbrauch pro Nutzmeile netto.	Verbrauch pro Achsmeile brutto.	Verbrauch pro Achsmeile netto.
A.	I.	Rußkohlen	Z.-Pfd.	124,560	90,752	4,790	3,491
		Stichtorf und . . .	Cbfß.	9,626	6,238	0,393	0,255
		Rußkohlen	Z.-Pfd.	71,697	45,359	2,935	1,856
A.	II.	Rußkohlen	„	133,792	85,182	5,349	3,405
A.	III.	Die Lokomotiven dieser Klasse wurden nur zum Stationsdienst verwendet.					
A.	IV.	Stichtorf	Cbfß.	20,775	18,240	0,889	0,628
		Stichtorf und . . .	„	20,916	18,519	0,879	0,779
		Preßtorf	Z.-Pfd.	4,467	4,467	0,187	0,187
		Stichtorf und . . .	Cbfß.	19,911	17,050	0,862	0,567
		Rußkohlen	Z.-Pfd.	6,986	6,223	0,232	0,204
A.	V.	Stichtorf	Cbfß.	16,609	14,230	0,706	0,605
		Stichtorf und . . .	„	17,828	15,654	0,642	0,564
		Preßtorf	Z.-Pfd.	12,283	11,366	0,442	0,409
		Rußkohlen	„	136,255	106,849	5,958	4,672
		Stichtorf und . . .	Cbfß.	15,578	13,402	0,536	0,463
		Rußkohlen	Z.-Pfd.	15,182	12,311	0,522	0,425
		Stichtorf, ...	Cbfß.	16,676	14,507	0,563	0,489
		Preßtorf und . . .	Z.-Pfd.	3,374	3,374	0,113	0,113
		Rußkohlen	„	11,111	10,269	0,375	0,346
B.	I.	Rußkohlen	„	183,920	122,908	4,894	3,206
B.	II.	Stichtorf	Cbfß.	28,014	19,876	0,334	0,237
		Rußkohlen	Z.-Pfd.	214,487	165,506	3,157	2,436
		Stichtorf und . . .	Cbfß.	24,191	16,707	0,285	0,191
		Rußkohlen	Z.-Pfd.	62,459	45,235	0,735	0,532
B.	III.	Stichtorf	Cbfß.	21,870	18,501	0,352	0,297
		Rußkohlen	Z.-Pfd.	267,752	173,850	2,076	1,477
B.	IV.	Rußkohlen	„	260,099	207,359	2,828	2,255
B.	V.	Stichtorf	Cbfß.	25,702	20,066	0,450	0,358
		Preßtorf	Z.-Pfd.	566,876	338,247	7,793	6,345
		Stichtorf und . . .	Cbfß.	20,607	17,019	0,347	0,287
		Preßtorf	Z.-Pfd.	120,373	93,373	2,026	1,575
		Rußkohlen	„	224,097	185,162	2,644	2,184
		Stichtorf und . . .	Cbfß.	24,644	20,545	0,402	0,336
		Rußkohlen	Z.-Pfd.	18,146	12,364	0,296	0,202
		Preßtorf und . . .	„	219,705	198,553	5,827	5,325
		Rußkohlen	„	40,428	35,923	1,072	0,963
		Stichtorf, ...	Cbfß.	24,635	22,633	0,383	0,352
		Preßtorf und . . .	Z.-Pfd.	31,374	24,377	0,488	0,379
		Rußkohlen	„	4,497	4,497	0,070	0,070
C.	I.	Rußkohlen	„	397,502	171,505	10,937	4,719
C.	II.	Preßtorf	„	626,447	573,272	8,390	7,930
		Rußkohlen	„	322,432	263,432	3,458	2,826
		Braunkohlen	„	526,095	440,246	8,127	6,544
		Preßtorf und . . .	„	235,422	198,970	3,329	2,814
		Braunkohlen	„	299,424	243,863	4,235	3,449

Anmerkung. Die durch Klammern verbundenen Brennmaterial-Quantitäten wurden im Gemenge verbraucht; ein bestimmtes Mischungs-Verhältniß kann jedoch nicht angegeben werden.

„ „ 156. Dies sind die von sämmtlichen eigenen und fremden Wagen durchlaufenen Achsmeilen. Wie viel davon auf die Personen-, Gepäck- und Güter- ꝛc. Wagen kommen, kann nicht angegeben werden, weil Notizen hierüber nicht vorliegen.

„ „ 162a. Hierin sind auch die im direkten Verkehre abgegangenen Personen enthalten.

zu Kol. 164b. Freigewicht beim Reisegepäck wird nur im direkten Verkehre mit Norddeutschland, Frankreich ꝛc., im inneren Verkehre der Bayerischen Staatsbahnen dagegen nicht gewährt.

„ „ 168 u. 169. Hierin ist auch das Gewicht der beförderten Eisenbahn- und sonstigen Fahrzeuge (cfr. Kol. 175b u. c) enthalten.

„ „ 173a. Der für diese Betriebsdienst- und Baugüter entfallende Betrag von 70 043 Thlrn. wurde nur in Vormerkung genommen und ist in Kol. 202a als vereinnahmt nicht aufgeführt.

„ „ 176b. Außerdem sind noch 115 Wagen aus Oesterreich nach Frankreich transitirtes Kleinvieh befördert worden.

„ „ 211—258. Die hier gemachten Angaben beziehen sich auf sämmtliche unter der Königl. Bayerischen Staats-Eisenbahn-Verwaltung stehenden Staats- und Privat-Eisenbahnen (siehe ad II dieses Berichts).

Mit Ausschluß dieser Privatbahnen (Kol. 11b der Tabellen), also nach Abzug der in Kol. 210 mitenthaltenen Einnahme von 106 321 Thlrn. für die verpachteten Strecken, sowie von 254 786 Thlrn. Zins für die gepachteten Bahnen (Kol. 253), berechnen sich die Finanz-Ergebnisse ad Kol. 211—258, welche lediglich auf 143,10 Meilen Staats-Eisenbahnen Bezug haben, wie folgt:

ad Kol. 211.	Summe aller Einnahmen	8 179 343	Thlr.
„ „ 212.	Durchschnittlich a) pro Meile Bahnlänge	57 158	„
	„ Kilometer Bahnlänge	7589	„
	b) pro Nutzmeile	10,63	„
„ „ 254.	Summe aller Ausgaben	4 166 711	„
„ „ 255.	Durchschnittlich a) pro Meile Bahnlänge	29 117	„
	„ Kilometer Bahnlänge	3866	„
	b) pro Nutzmeile	5,42	„
„ „ 258.	Der Ueberschuß beträgt: a) überhaupt	4 012 632	„
	b) pro Meile Bahnlänge	28 041	„
	„ Kilometer Bahnlänge . . .	3723	„

„ „ 216. Hierin sind auch die Unterhaltungskosten der Speisevorrichtungen enthalten.

„ „ 222. Ebenso hier die Kosten für Ablösung der Bahnwärter zur Nachtzeit und an Sonn- und Feiertagen.

„ „ 224. Desgl. hier die Kosten für Beleuchtung der optischen Signale.

„ „ 225. Außer dieser Summe sind noch 149 327 Thlr. Ausgaben für Hochbauten, Geleisevermehrungen u. s. w. gemacht worden, welche aber — als dem Betriebsfonds fremd — in Kol. 214 ꝛc. und hier nicht enthalten sind.

„ „ 237. Dies sind Ausgaben für Reservestücke ꝛc.

„ „ 238. Hierin sind auch die Beleuchtungskosten der Stationen mitenthalten.

„ „ 243. Außerdem sind noch 556 612 Thlr. für Vermehrung der Betriebsmittel, des Inventars in den Werkstätten u. s. w. verausgabt worden, welche aber — weil sie dem Betriebsfonds fremd sind — hier nicht aufgenommen werden können.

„ „ 250. In dieser Summe sind auch die gezahlten Pensionen, Alimentationen und der Zuschuß zum Unterstützungsfonds mitenthalten.

„ „ 258a. Mit Hinzurechnung des gegen das Vorjahr sich ergebenden Material-Mehr-Vorraths von 289 297 Thlrn. und der für Beförderung der Betriebsdienst- und Baugüter vorgemerkten 70 043 Thlr. (siehe Erl. zu Kol. 173a) würde sich der Ueberschuß um 359 340 Thlr. erhöhen.

„ „ 258c. Das Gesammt-Anlage-Kapital der Königl. Bayerischen Staats- und unter Staats-Verwaltung stehenden Privat-Eisenbahnen (einschließlich der für Rechnung der Werra-Eisenbahn gebauten Strecke von der Grenze bei Ebersdorf bis Coburg) beträgt . . 134 485 957 Fl. = 76 849 118 Thlr.
Rechnet man hiervon das Anlage-Kapital der verpachteten Bahnstrecken (siehe ad II dieses Berichts), welches . . 4 611 464 Fl. = 2 635 122 „
beträgt ab, so verbleiben . . . . . 129 874 493 Fl. = 74 213 996 Thlr.,
welche der Berechnung des in Kol. 258c aufgeführten Procentsatzes, dem für die Staatsbahnen resultirenden Ueberschusse von 4 012 632 Thlrn. gegenüber (siehe Erl. zu Kol. 211 ꝛc.), zu Grunde gelegt sind. Mit Hinzurechnung der in der Erläuterung zu Kol. 258a erwähnten 359 340 Thlr. würde sich das Gesammt-Anlage-Kapital zu 5,99 Proc. verzinst haben.

„ „ 276a. Die Gewichtszunahme gegenüber der Minder-Einnahme ist das Ergebniß:

1) der unterm 1. Juli 1862 eingetretenen Aufhebung der Normalgewichte für Körnerfrüchte, Hölzer, Steine u. dergl. m., welche durchschnittlich 8 Proc. unter dem wirklichen Gewichte fixirt waren und an deren Stelle die ordentliche Verwiegung trat;
2) der gleichzeitigen Zurücknahme des Freigewichts von 10 Ctr. auf 80 Ctr. Kohlen oder von 12,5 Proc., unter Ermäßigung des Einheitssatzes von 0,5 Kr. auf 0,375 Kr.;
3) der Vermehrung der Wagenladungsgüter, insbesondere der Einführung der Klasse A. nach dem Vorgange der Konkurrenzbahnen;
4) der Eröffnung der Illerbahn, welche die Fracht-Einnahmen auf alle Transporte der südlich Kaufbeuern gelegenen Stationen im Verkehr mit Württemberg, Baden und dem Niederrhein nicht unwesentlich verringerte;
5) der Leitung des Böhmisch-Tirolischen Verkehrs via Furth i. W. und Pilsen über die kürzere Strecke via München statt wie bisher über Salzburg.

zu Kol. 277a—282b. Diese Vergleichung des Ertrages mit dem Vorjahre bezieht sich lediglich auf die Staatsbahnlinien, welche ult. 1863 eine Ausdehnung von 143,1 Meilen gegen 142,82 Meilen im Vorjahre hatten (siehe Kol. 274). Mit Einschluß der gepachteten Zweigbahnen stellt sich die Mehr-Einnahme auf 48 998 Thlr.

„ „ 311—314. Die in den früheren Jahren an den Betriebsmitteln vorgekommenen Achsbrüche sind nur summarisch bekannt und deshalb in Kol. 314a aufgeführt.

3. Herzogl. Braunschweigsche Staats-Eisenbahnen.

I. Das **Bahngebiet** ist gegen das Vorjahr unverändert geblieben und umfaßt:

1) die Hauptbahn von der Braunschweig-Hannoverschen Grenze über Braunschweig und Wolfenbüttel bis Oschersleben . . . . . 11,93 Meilen,

2) die Zweigbahnen a) von Wolfenbüttel über Börßum nach Harzburg . . . . . 4,42 „
b) von Börßum nach Kreiensen (Südbahn) . . . . . 8,05 „
c) von Jerxheim nach Helmstedt (Schöninger Bahn) . . . . . 2,91 „
zusammen 26,62 Meilen.

II. Die **Betriebsmittel** wurden im Jahre 1863 um 1 Personenwagen (sechsrädrig), 39 bedeckte und 53 offene vierrädrige Güterwagen vermehrt.

III. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

zu Kol. 15a. Von der Hauptbahn wurde die Strecke bis Wolfenbüttel am 1. Dezember 1838 und von da bis Oschersleben am 16. Juli 1843 eröffnet; von den Zweigbahnen wurden eröffnet: a) Wolfenbüttel Harzburg zuerst am 22. August 1840 und auf der ganzen Bahn am 31. Oktober 1841, b) Börßum-Kreiensen am 5. August 1856 und c) Jerxheim-Helmstedt am 20. Juli 1858.

„ „ 16. Auf der Hauptbahn und der Zweigbahn Börßum-Kreiensen hat der Bahndamm eine Kronenbreite von 24,1 Fuß.

„ „ 32, 33, 40 u. 41. Hierüber sind in den letzten Jahren keine Notizen gesammelt worden.

„ „ 71. Von den beiden Leitungen dient eine zur Fortpflanzung der electrischen Glockensignale; auf der Strecke zwischen Braunschweig und Wolfenbüttel sind 4 Leitungen vorhanden.

„ „ 96d u. 100d. Außer den hier aufgeführten Wagen besitzt die Verwaltung noch gemeinschaftlich mit der Königl. Hannoverschen und der Köln-Mindener Verwaltung 36 Courierzug-Personenwagen, 12 Personenwagen mit Postcoupés und 27 Gepäckwagen, sämmtlich sechsrädrig. Der Braunschweigsche Antheil an diesen Wagen ist $^{23}/_{122}$ und beträgt 44 210 Thlr.

„ „ 121c. Dies sind die vor Extrazügen zurückgelegten Meilen.

„ „ 130c. Zur Feuerung der Lokomotiven sind 139 941 Ctr. Coaks und 222 718 Ctr. Steinkohlen, überhaupt brutto 362 659 Ctr. und netto 270 087 Ctr. verbraucht worden.

„ „ 177b. Dies ist das Gewicht der in Kol. 165 aufgeführten Hunde.

„ „ 216. Hierin sind auch die Unterhaltungskosten der Wasserstationen enthalten.

„ „ 229 u. 231. Dies sind die Kosten der verbrauchten Schmier- und Putzmaterialien, die für das Schmieren und Putzen gezahlten Arbeitslöhne sind in den Kolonnen 236a—c mitenthalten.

„ „ 233. Hierin sind auch die Beleuchtungskosten der Telegraphen und Bahnhöfe enthalten.

„ „ 242. Ebenso enthält diese Summe die Differenz zwischen gezahlter und empfangener Wagenmiethe.

„ „ 260—265. Der Ueberschuß beträgt überhaupt . . . . . 968 547 Thlr.
Hierzu treten noch: der Uebertrag aus der Betriebsrechnung pro 1862 mit . . 755 889 „
und die Erstattungen des Extra-Baufonds (Erneuerungsfonds) von . . . . 27 835 „
zusammen 1 752 271 Thlr.,
welche Summe wie folgt verwendet ist:
a) für Neubaugegenstände . . . . . 99 238 Thlr.
b) Zuschuß zum Erneuerungsfonds . . . . . 127 108 „
c) an die Staatskasse abgeliefert . . . . . 394 925 „
d) auf die Betriebsrechnung pro 1864 übertragen . . . . . 1 131 000 „
Summe wie oben 1 752 271 Thlr.

„ „ 342. In dieser Summe sind auch die gezahlten Kranken- und Sterbegelder enthalten.

4. Königl. Hannoversche Staats-Eisenbahnen.

I. **Rechnungs-Periode.** Das Rechnungs- und Betriebsjahr umfaßt nicht die Periode des Kalenderjahres, sondern beginnt mit dem 1. Juli. Die vorliegenden statistischen Notizen beziehen sich auf den Zeitraum vom 1. Juli 1862 bis ult. Juni 1863.

II. Das **Bahngebiet** der Hannoverschen Staatsbahnen umfaßte am Schlusse des Betriebsjahres 1863 folgende Linien:

1) von Hannover bis zur Braunschweigschen Grenze und von Hannover bis zur Schaumburg-Lippeschen Grenze 13,55 Meilen,

2) Löhne-Osnabrück 6,34 M. und Preuß. Grenze bei Salzbergen bis Emden 17,80 M., zus. . . 24,14 „

3) Lehrte-Celle-Uelzen-Lüneburg-Harburg . . . . . 20,49 „
zu übertragen 58,18 Meilen.

übertragen 58,18 Meilen.

4) Wunstorf-Verden-Bremen-Geestemünde . . . . . 21,65 „
mit der am 8. Dezember 1862 dem Betriebe übergebenen Zweigbahn Burg-Lesum-Vegesack . 0,79 „
Die 0,53 M. lange Zweigbahn Geestemünde-Bremerhafen wurde am 23. Januar 1863 für den Güterverkehr eröffnet; dieselbe ist deshalb in den vorliegenden statistischen Notizen unberücksichtigt geblieben.

5) Hannover-Nordstemmen-Kreiensen-Kassel . . . . . 22,09 „
mit der Zweigbahn Nordstemmen-Hildesheim-Lehrte . . . . . 4,34 „

zusammen 107,55 Meilen

à 7532 Meter = 109,17 Hannoversche Meilen à 7420 Meter.

Außerdem sind folgende Strecken gepachtet:

a) von der Grenze bei Bückeburg bis Minden . . . . . 0,57 M.
b) von Minden bis Löhne. (Diese Strecke gehört zur Köln-Mindener Bahn und wird von Hannover nur mitbenutzt.) . . . . . 2,75 „ } 3,32 „
von der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft;
c) von Osnabrück bis Rheine 6,16 Meilen und von Rheine bis zur Landesgrenze bei Salzbergen 0,78 Meilen, zusammen . . . . . 6,94 „
von der Preußen resp. der Westfälischen Staatsbahn-Verwaltung.

Daher Gesammt-Betriebslänge 117,81 Meilen

à 7532 Meter = 119,59 Hannoversche Meilen à 7420 Meter.

Der mittlere Jahresdurchschnitt beträgt mit Rücksicht auf die am 8. Dezember 1862 eröffnete Zweigbahn Burg-Lesum-Vegesack . . . . . 117,64 Meilen = 886,10 Kilometer.

Von der Betriebslänge der 117,81 Meilen liegen circa 21 Meilen in den Nachbarstaaten.

III. **Auswärtige Bahnstrecken.** Welchen Staaten die außerhalb Hannovers belegenen, aber im Hannoverschen Betriebe stehenden Bahnstrecken angehören, ist in der Statistik pro 1860 S. 5 mitgetheilt. Dort sind auch die Pachtverhältnisse und die Abrechnungen mit den Eigenthümern dieser Strecken erläutert.

Veränderungen sind in diesen Verhältnissen nicht eingetreten. Die Herauszahlungen an die Eigenthümer haben pro 1863 betragen:

an Kurhessen für die Strecke von der Grenze bis Hafte . . . . . 109 845 Thlr.
und für den Reservefonds dieser Strecke . . . . . 2188 „
an Schaumburg-Lippe für die Strecke von der Grenze bis Bückeburg . . . . . 202 212 „
und für den Reservefonds dieser Strecke . . . . . 5310 „
an die Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft für die Strecke von der Lippeschen Grenze bis Minden 20 050 Thlr. und für die Mitbenutzung von Minden-Löhne 40 000 Thlr., zusammen . . . 60 050 „
an Preußen für die Strecke Osnabrück-Rheine-Grenze bei Salzbergen . . . . . 118 865 „
an Bremen für die gemeinschaftlich gebaute Bahn Wunstorf-Bremen . . . . . 165 813 „

zusammen 664 283 Thlr.

Die Strecke Bremen-Geestemünde (Bremerhafen) und die Zweigbahn Burg-Lesum-Vegesack wurden im Betriebsjahre 18$^{62}/_{63}$ für Rechnung des Baufonds betrieben.

IV. Die **Betriebsmittel** wurden im Jahre 1863 um 45 bedeckte und 18 offene Güterwagen vermehrt.

V. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

zu Kol. 10 u. 12. Die Differenz zwischen der hier angegebenen Bahn- resp. Betriebslänge gegen diejenigen der Vorjahre besteht darin, daß jenen Angaben die Hannoversche Meile (à 7420 Meter) zu Grunde gelegt ist.

„ „ 40 u. 41. Die hier gemachten Angaben beziehen sich auf die präparirten Schwellen.

„ „ 48. Dies sind sämmtliche Steigungen bis 1 : 600, wogegen

„ „ 50. die hier aufgeführte Summe sämmtliche Steigungen von $\frac{1}{200}$ — $\frac{1}{\infty}$ enthält.

„ „ 64, 66 u. 67. Die hier aufgeführten Curven liegen in Radien von im Durchschnitte 496,4 Ruthen, 186,15 resp. 111,6 Ruthen.

„ „ 77—85. Die Vertheilung des Anlage-Kapitals auf die einzelnen Bautitel kann nicht stattfinden, da das Anlage-Kapital der gepachteten Bahnstrecken nur summarisch bekannt ist.

„ „ 86 u. 87. Hierin ist auch das Anlage-Kapital der gepachteten Bahnstrecken enthalten, weshalb die Durchschnittssummen (Kol. 87) nach der Betriebslänge von 107,55 + 10,26 = 117,81 Meilen = 887,26 Kilometer berechnet worden sind.

„ „ 96d u. 100d. Außer den hier aufgeführten Wagen besitzt die Hannoversche Verwaltung noch gemeinschaftlich mit den Köln-Mindener und Braunschweigschen Verwaltungen 30 Personenwagen, 12 Post- und Personenwagen und 27 Gepäckwagen. Der Hannoversche Antheil an diesen Wagen ist etwa $\frac{1}{4}$ ($\frac{113}{61}$) und beträgt 49 876 Thlr.

„ „ 114a u. 115a. In diesen Summen sind die vorstehenden 49 876 Thlr. (35 943 resp. 13 933 Thlr.) mitenthalten.

„ „ 123c u. 124c. Die Hannoverschen Bahnen bilden ein Netz verschiedener, in der Frequenz sehr von einander abweichender Bahnstrecken; es ist daher die Zahl der abgelassenen Züge und der in denselben befindlichen Wagenachsen nur summarisch bekannt.

zu Kol. 135. Bei Berechnung der Menge des Brennmaterials pro Achsmeile sind 200 Ctr. Torf = 100 Ctr. Steinkohlen = 100 Ctr. Coaks gerechnet worden.

„ „ 147c. Die gemeinschaftlichen Verbands-Personenwagen (siehe Erl. zu Kol. 96d) legten auf der Hannoverschen Staats-E. 260 224 Achsm., die gemeinschaftlichen Verbands-Gepäckwagen 195 796 Achsm. und Preuß. Postwagen 63 072 Achsm. zurück. Diese Achsmeilen sind hierin mitenthalten, weil eine Trennung der von den fremden Personen-, Gepäck- und Güterwagen auf der Hannoverschen Staats-E. zurückgelegten Achsmeilen überhaupt nicht vorgesehen ist.

„ „ 150a. Mit Bezug auf vorstehende Bemerkung haben hier auch die von den eigenen und fremden Personen- und Gepäckwagen zurückgelegten Achsmeilen aufgenommen werden müssen.

„ „ 176. Außerdem sind noch 2603 Wagenladungen Pferde und 8070 Wagenladungen Rindvieh ꝛc. befördert worden.

„ „ 178e. Die von den Personen zu ermäßigten Fahrpreisen zurückgelegten Personenmeilen werden nicht notirt.

„ „ 181. Hierin sind auch die von dem Reisegepäck zurückgelegten Centnermeilen enthalten.

„ „ 210, 211 u. 254. In diesen Summen sind auch die Einnahmen und Ausgaben des gesammten Telegraphen-Verkehrs enthalten, weil sich diejenigen des Eisenbahn-Telegraphen-Dienstes von denen des Staats-Telegraphen-Dienstes nicht trennen lassen. Die Brutto-Einnahme des Telegraphen-Dienstes hat 89 573 Thlr. und die Ausgaben, abgesehen von den allgemeinen Verwaltungskosten, 45 709 Thlr. betragen.

„ „ 219. Hierin sind auch die Unterhaltungskosten der optischen Telegraphen enthalten.

„ „ 220. Desgl. hier die Beleuchtungskosten derselben und diejenigen der Bahnwärterhäuser.

„ „ 234. Ebenso sind in dieser Summe 15 488 Thlr. Kosten der An- und Abfuhr der Güter von und nach den Bahnhöfen enthalten.

„ „ 235. Dies sind die Beiträge zu den Kosten der verschiedenen Eisenbahn-Verbände, welchen Hannover angehört.

„ „ 239. Um die Uebereinstimmung mit der Betriebsrechnung erhalten zu können, sind hier nur 2844 Thlr. als verausgabt und in Kol. 210 48 090 Thlr. als vereinnahmt aufgeführt. Die wirklich gezahlte resp. empfangene Wagenmiethe ist in den Kol. 154 u. 155 ersichtlich gemacht.

„ „ 260a. Die Verzinsung der Eisenbahn-Anleihen erforderte (mit Ausschluß der Strecke Bremen-Geestemünde [Bremerhafen] und der Zweigbahn Burg-Lesum-Vegesack, deren Anlage-Kapital noch aus dem Baufonds verzinst wurde) . . . . . 1 342 827 Thlr.

Werden diese, sowie der Ueberschuß der Bremen-Geestebahn, welcher in den Baufonds geflossen ist, mit . . . . . 29 371 „

und die Herauszahlungen an die fremden Eigenthümer (siehe ad III. d. Berichts) von 664 283 „

zusammen 2 036 481 Thlr.

von dem in Kol. 258a aufgeführten Betriebs-Ueberschusse von . . . . . 2 798 365 „

in Abzug gebracht, so ergiebt sich ein Reingewinn von . . . . . 761 884 Thlrn.

„ „ 274b. Der mittlere Jahresdurchschnitt der im Jahre 186[illegible] im Betriebe gewesenen Eisenbahnen beträgt

nach Kol. 12 . . . . . 117,64 Meilen,

im Vorjahre betrug derselbe . . . . . 112,35 „

(= 114,05 Hannoversche Meilen), mithin pro 1863 mehr . . . . . 5,29 Meilen.

5. Main-Neckar-Eisenbahn.

I. **Verbindungsbahn Friedrichsfeld-Mannheim.** Von der zur Großherzogl. Badischen Staatsbahn gehörigen zweigeleisigen Strecke Friedrichsfeld-Mannheim (1,24 M.) wird das eine Geleise ausschließlich von der Badischen Staatsbahn, das andere dagegen als Verbindungsbahn mit der Main-Neckar-Bahn benutzt und nur durch das Transportmaterial der letzteren Bahn befahren. Die Main-Neckar-Bahnverwaltung erhält für die von ihr verwendeten Maschinen und Wagen nebst Fahrpersonal jährlich eine entsprechende Vergütigung von der Großherzogl. Badischen Eisenbahn-Verwaltung, wogegen letztere die Einnahmen aus dem Personen- und Güterverkehre dieser Strecke bezieht.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

zu Kol. 71. Außerdem geht der aus 4 Drähten bestehende Staats-Telegraph längs der Eisenbahn.

„ „ 92, 97b, 99a, 101b, 103b u. 110. Diesen Durchschnittsberechnungen ist die Länge der eigenen Bahn von 11,62 M. und diejenige der Verbindungsbahn Friedrichsfeld-Mannheim von 1,24 M. (siehe oben ad I) zu Grunde gelegt, weil letztere ebenfalls von den Transportmitteln der Main-Neckar-E. befahren wird.

„ „ 164b. Freigewicht wird nur im direkten Verkehr mit dem Mitteldeutschen und Westdeutschen Verbande, der Französischen Ostbahn und den Oesterreichischen Bahnen zu 50 resp. 60 Pfd. gewährt; dasselbe wird aber nicht besonders notirt.

„ „ 175c. Außerdem wurden noch 27 Leichen befördert.

zu Kol. 177. Das Gewicht der nach Stückzahl und in Wagenladungen beförderten Thiere wird nicht besonders notirt.

„ „ 201b. Dies ist die Gesammt-Einnahme für alle beförderten Eilgüter, Frachtgüter der Normal- und ermäßigten Klasse, Kohlen und Coaks, Eisenbahn- und sonstigen Fahrzeuge im Binnen- und direkten Verkehre. Eine spezielle Beantwortung der Fragen Kol. 199, 201—203 u. 205 kann nicht stattfinden, weil die Buchführung der Main-Neckar-E. nach den vorliegenden Tabellen nicht eingerichtet ist.

„ „ 240. Es sind hier nicht nur die gezahlten Entschädigungen für abhanden gekommene oder beschädigte Güter, sondern auch die gewährten Frachtermäßigungen aufgeführt worden.

„ „ 277a u. 279a. Hierbei ist jedoch zu berücksichtigen, daß sowohl die Einnahmen als die Ausgaben für ver- resp. gemiethete Wagen in den correspondirenden Angaben des Vorjahres (Kol. 186 u. 215) nicht mit zur Erscheinung gebracht, vielmehr beim direkten Güterverkehre abgerechnet worden sind.

6. Main-Weser-Bahn.

I. Ueber die Organisation der **Verwaltung**, ihre Geschäftsleitung des Westdeutschen Eisenbahn-Verbandes, über die mit der Kurfürst Friedrich Wilhelms Nordbahn gemeinschaftliche Strecke Kassel-Guntershausen (1,85 Meilen) nebst den Werkstätten und dem Materialien-Magazin in Kassel, sowie über die Verbindungsbahn zwischen der Main-Weser- und Main-Neckar-Bahn in Frankfurt a. M., die Personen- und Güter-Abfertigung der Homburger Eisenbahn auf dem Main-Weser-Bahnhofe zu Frankfurt a. M. und die Personen-Abfertigung der Köln-Gießener Bahn auf dem Main-Weser-Bahnhofe zu Gießen, enthalten die Jahrgänge 1862 und 1860 der Statistik (S. 8 resp. 7) und die vorhergehenden Jahrgänge spezielle Mittheilungen.

II. **Bahn-Anlagen.** Von dem Sieg-Rheinischen Bergwerks- und Hüttenvereine zu Köln und von Eberhard Hösch und Söhne zu Düren wurden 1 810 893 Z.-Pfd. = 831 564 Fuß neue Schienen zu den Fahrgeleisen für den Betrag von 69 237 Thlrn. und zu diesen Schienen von denselben Fabriken 5005 Paar Laschen = 85 435 Z.-Pfd. für 3054 Thlr. (franco bis zur Bahn) bezogen. Mit den angeschafften Schienen wurden, wie in früheren Jahren, in zusammenhängenden Strecken altes Geleis ausgewechselt und die dabei gewonnenen noch brauchbaren alten Schienen in Reserve genommen, um nach Bedarf zur Unterhaltung der verbliebenen alten Geleisstrecken verwendet zu werden. Außerdem wurden zu Weichen 227 460 Z.-Pfd. = 10 234 Fuß Puddelstahlschienen von Eberhard Hösch u. Söhne in Düren für den Betrag von 10 387 ⅓ Thlrn. (franco bis zur Bahn) bezogen.

Da zu der gewöhnlichen Bahn-Unterhaltung jährlich etwa 34 200 Fuß Schienen erforderlich sind, für welche eine Ausgabe von 23 680 Thlrn. den Jahres-Ausgaben zur Last stehen würde, so sind die Bahn-Unterhaltungskosten, welchen in Ermangelung eines Reservefonds für die verwendeten Schienen 74 418 Thlr. zur Last gestellt sind, wesentlich zu hoch belastet.

Bis zum Schlusse des Jahres 1863 wurden als unbrauchbar aus den Geleisen 31,16 Proc. Schienen entfernt, also pro Jahr (13,57 Jahre) 2,29 Proc.

Für den Ankauf von Schwellen stehen 37 791 ⅓ Thlr. in definitiver Ausgabe. Dieser Betrag entspricht der Ausgabe für die im Laufe des Jahres erforderlich gewesene Auswechselung von 10,3 Proc. und ist, wie der für Schienen verausgabte, höher, als er nach gleichmäßiger Vertheilung derartiger Ausgaben, wie dieses ein Reservefonds gestattet, sein würde. Bis jetzt sind 61,25 Proc. Schwellen, jährlich 8,24 Proc. ausgewechselt.

Außerdem wurden auf Kosten der Bahnunterhaltung Geleis-Verlängerungen auf mehreren Stationen ꝛc. ausgeführt.

III. **Betriebsmittel** sind im Jahre 1863 nicht angeschafft worden und steht deshalb nur eine Restzahlung von 270 Thlrn. für Anschaffung von Wagen in Ausgabe.

IV. **Verkehrs-Verbindungen.** Hierüber, wie über Benutzung der Personenwagen in den Schnellzügen, enthalten die vorhergehenden Jahrgänge der Statistik spezielle Mittheilungen. Veränderungen sind nur insofern eingetreten, als direkte Verkehrs-Beziehungen mit der Hessischen Ludwigsbahn eröffnet worden sind.

V. **Verkehr und Ertrag.** Im Jahre 1863 wurden 64 106 Personen = 8,5 Proc. mehr befördert und 33 393 Thlr. = 5,26 Proc. mehr für Personenbeförderung eingenommen, als im Vorjahre. Güter wurden 605 633 Z.-Ctr. = 11,88 Proc. mehr befördert und für Güterbeförderung 35 640 Thlr. = 4,08 Proc. mehr eingenommen als im Jahre 1862.

Im Uebrigen wird auf Kol. 275—283 der Tabellen Bezug genommen.

VI. **Ausnutzung der Transportmittel.** Auf jede Güterwagen-Achse kam pro Meile

eine Belastung von 28,47 Z.-Ctrn. und eine Einnahme von 10,01 Sgr. im Jahre 1863,
„ „ „ 27,76 „ „ „ „ „ 10,02 „ „ „ 1862
und „ „ „ 27,58 „ „ „ „ „ 10,33 „ „ „ 1861.

Da die leer gelaufenen Wagen = 17,74 Proc. der beladenen betrugen, der Verkehr in der Richtung nach Frankfurt denjenigen in der umgekehrten Richtung aber um 23,24 Proc. übersteigt, so sind viele Wagen mit nur theilweiser Belastung zurückgeschickt.

Außerdem muß bei der geringen Ausnutzung der Tragkraft — 45,1 Proc. — berücksichtigt werden, daß der Transport der Einzelgüter zu dem der Rohprodukte (in Wagenladungen) sich wie 62,16 : 37,84 verhält.

VII. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

zu Kol. 13. Bei Berechnung der Tarife, bei Abtheilung der Bahn (von 0,01 zu 0,01 Meilen) und in allen sonstigen Beziehungen wird die geographische Meile, deren die Bahn 27 enthält, zu Grunde gelegt.

Von dieser Bahnlänge kommen auf Kurhessen	18,17 Meilen,
auf Großherzogthum Hessen	8,01 „
auf die freie Stadt Frankfurt	0,82 „
zusammen	27 Meilen.

zu Kol. 29, 30 u. 31. Die hier gemachten Angaben beziehen sich auf die bei dem Bau verwendeten Schienen. Für die Bahn-Unterhaltung werden Schienen eines besseren Profils verwendet, wovon der laufende Fuß 21,6 Pfd. wiegt.

„ „ 72. Hiervon sind 24 Zeiger-Apparate nach Kramerschem und 9 Schreibapparate nach Morseschem Systeme.

„ „ 86. Von dem Baukapitale, welches in den Voranschlägen zu 15 428 000 Thlrn. berechnet war, sind bis ult. 1863 . . . 14 021 169 Thlr. verwendet.

Der Bau der Bahn ist insoweit nicht beendet, als noch Stationsbauten unvollendet und Wärterwohnungen auf größeren Strecken der Bahn auszuführen sind. Ebenso ist noch das nunmehr in Ausführung kommende zweite Geleise von Guntershausen bis Frankfurt a. M. herzustellen; die Kosten dafür sind jedoch unter der früheren Anschlagssumme nicht enthalten.

„ „ 90. Von den hier aufgeführten Summen sind 607 189 Thlr. zur Vermehrung der Betriebsmittel und 140 239 Thlr. zu Meliorationen der Bahn verwendet.

„ „ 96b. Hierunter befindet sich ein Salonwagen, welcher bei Berechnung der Sitzplätze (Kol. 98 u. 99) ausgeschlossen ist.

„ „ 100b. Außerdem besitzt die Verwaltung noch einen Antheil an den gemeinschaftlichen 18 sechsrädrigen Packmeisterwagen des Mitteldeutschen Eisenbahn-Verbandes.

„ „ 122. Der Dienst der Lokomotiven auf der Verbindungsbahn zu Frankfurt a. M., sowie der Rangirdienst auf den Bahnhöfen, zusammen 13 229 Stunden, ist hierunter nicht mitenthalten. Ebenso ist der Verbrauch bei diesen Leistungen — 13 229 Z.-Ctr. Steinkohlen — und die Ausgabe für dieselben mit 3327 Thlrn. in den Ausgaben ad Kol. 129, 135 u. 137 nicht, dagegen in Kol. 228 enthalten.

„ „ 140. Die Post stellt in einigen Zügen ihre eigenen Wagen ein, deren Achsmeilen hier angegeben sind. In anderen Zügen wird ihr Seitens der Verwaltung der Raum eines ganzen oder halben Wagens gestellt; die auf diese Weise zurückgelegten 22 209 Achsmeilen sind in Kol. 141 mitenthalten.

„ „ 163. Hierin sind 2567 Ctr. Gepäck von Auswanderern enthalten.

„ „ 164. Freigepäck wird gewährt im Verkehr des Mitteldeutschen und Westdeutschen Verbandes, im Verkehr mit der Niederländischen Rhein-Eisenbahn, der Bergisch-Märkischen und verschiedenen Stationen der Köln-Gießener Bahn, nicht aber in dem inneren Verkehre und den Verkehren mit der Main-Neckar-, der Taunus- und Hessischen Ludwigsbahn, der Nassauischen Staatsbahn und den nahe gelegenen Stationen der Köln-Gießener Bahn. Bei Benutzung der III. Wagenklasse im innern Verkehr wird indessen pro Person eine Traglast frei befördert.

„ „ 167, 180b, 184b u. 190b. Die ad Kol. 140 erläuterte Einrichtung gestattet die Notirung ꝛc. der Postgüter nicht.

„ „ 170, 180c, 184c, 190c u. 203. Zu dem Tarifsatze der Kohlen und Coaks wurden auch Erze und Steine befördert; in den angegebenen Zahlen sind diese sämmtlichen Gegenstände enthalten, desgleichen im Ertrage.

„ „ 173. Außerdem wurden in besonderen Materialzügen 33 640 Achsmeilen beladener Wagen gefördert, wobei pro Achse eine Belastung von 50 Ctrn. anzunehmen ist.

„ „ 175b. Dies sind 6 Lokomotiven und 6 Tender, außerdem wurden 170 Achsen Eisenbahn-Wagen befördert.

„ „ 213. Hierin sind auch die Gehalte der Weichenwärter, Hülfswärter und ständigen Arbeiter enthalten.

„ „ 214. Durch die nach 14jährigem Betriebe eingetretene starke Abnutzung der Oberbau-Materialien, deren Kosten (in Ermangelung eines Reservefonds) den laufenden Ausgaben zur Last fallen, ist dieser Titel erheblich gesteigert (siehe ad II dieses Berichts).

„ „ 236. Hierin sind auch die Kosten für den Umbau einzelner Maschinen, Einziehen neuer Feuerbuchsen, überhaupt (in Ermangelung eines Reservefonds) alle für Reparaturen, Erneuerung, Reserve ꝛc. verausgabten Beträge enthalten.

„ „ 291a. Die Verletzungen waren nicht erheblich. Beide Personen sind nach kurzer Zeit wieder in den Dienst eingetreten.

„ „ 333—352. Eine Pensionskasse besteht nicht, die Beamten unterliegen vielmehr der für die Staatsdiener in den verschiedenen betheiligten Staatsgebieten geltenden Pensions-Vorschriften. Dagegen besteht eine auf volle Gegenseitigkeit gegründete Sterbekasse unter den Beamten, Dienern und Arbeitern der Bahn.

7. Herzogl. Nassauische Staats-Eisenbahn.

I. Das **Bahngebiet** der Nassauischen Staatsbahn umfaßt:

a) die Hauptbahn von Wiesbaden über Ober-Lahnstein nach Wetzlar	24,823 Meilen,
b) die Verbindungsbahn mit der Taunusbahn von	0,254 „
zusammen	25,077 Meilen.

Die Strecke Weilburg-Wetzlar von 3,31 Meilen wurde am 10. Januar 1863 dem Betriebe übergeben, weshalb sich der mittlere Jahresdurchschnitt aller ult. 1863 im Betriebe gewesenen Strecken auf . . 24,98 Meilen berechnet.

Die 4,17 Meilen lange Strecke Wiesbaden-Rüdesheim war früher Eigenthum der Nassauischen Rhein- und Lahn Eisenbahn-Gesellschaft, wurde aber durch Vertrag vom 18. April 1861 von der Herzogl. Nassauischen Landes-Regierung käuflich erworben.

II. Die **Trajekt-Anstalt** zwischen Rüdesheim und Bingerbrück verbindet die Herzogl. Nassauische mit der Rhein-Nahe-Eisenbahn. Eine gleiche Anstalt bei Oberlahnstein verband die Nassauische St.-E. mit der Station Kapellen der Rheinischen Eisenbahn, wurde aber aufgehoben, nachdem am 3. Juni 1864 die feste Rheinbrücke zwischen Koblenz und Oberlahnstein dem Betriebe übergeben worden war.

III. **Bahn-Anlagen.** Im Jahre 1863 wurde der Ausbau der Strecke Wiesbaden-Rüdesheim fortgesetzt, namentlich sind die Bahnhofs-Geleise von 5 Stationen umgebaut und erweitert worden.

Im Bahnhofe Mosbach-Biebrich wurde ein neues Stationsgebäude, eine Lokomotiv-Remise, sowie ein Wasserhaus und Materialien-Magazin erbaut. Außerdem wurde die Verbindung eines Eisenhüttenwerks an der Lahn mit der Eisenbahn hergestellt.

IV. **Industrielle Anlagen.** Die vorkommenden Reparaturen an Maschinen und Wagen werden in eigener Regie in der Central-Werkstätte zu Limburg und den in Mosbach und Oberlahnstein bestehenden Nebenwerkstätten ausgeführt.

V. **Betriebsmittel.** Der Maschinenpark wurde im Jahre 1863 um 6 Güterzug-Maschinen und der Wagenpark um 6 Personenwagen, 28 bedeckte und 50 offene Güterwagen vermehrt.

VI. **Verkehrs-Verbindungen.** Direkte Personen- und Gepäckbeförderung finden statt zwischen Stationen der Nassauischen E. und denjenigen der

a) Taunus-E.,
b) Main-Neckar-E.
c) Großherzogl. Badischen Staats-E.
d) Saarbrücker und Rhein-Nahe-E.E.,
e) Französischen Ostbahn,
f) Wilhelm-Luxemburger E.,
g) Rheinischen E.,
h) Bergisch-Märkischen E.,
i) Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter E.,
k) Französischen Nordbahn,
l) Belgischen Staatsbahnen,
m) den Stationen Dover und London,
n) Köln-Gießener E.,
o) des Mitteldeutschen Verbandes
und
p) des Westdeutschen Verbandes.

Direkter Güterverkehr findet statt zwischen Stationen der Nassauischen Eisenbahn und denjenigen der

a) Taunus-E.,
b) Saarbrücker und Rhein-Nahe-E. E.,
c) Frankfurt-Hanauer E.,
d) Main-Neckar-E.,
e) Rheinischen E.,
f) Köln-Mindener und Köln-Gießener E.E.
und
g) des Westdeutschen Verbandes.

Außerdem findet Transitverkehr zwischen der Taunusbahn einerseits und der Saarbrücker (u. Trier-), Rhein-Nahe- und Rheinischen Eisenbahn andererseits statt.

VII. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

zu Kol. 15. Die Betriebseröffnung der einzelnen Bahnstrecken fand in nachstehender Reihenfolge statt:
am 11. August 1856 Wiesbaden-Rüdesheim,
„ 1. Juli 1858 Lahnstein-Ems,
„ 9. Juli 1860 Ems-Nassau,
„ 22. Februar 1862 Rüdesheim-Lahnstein,
am 5. Juli 1862 Nassau-Limburg,
„ 14. Oktober 1862 Limburg-Weilburg
und
„ 10. Januar 1863 Weilburg-Wetzlar.

„ „ 24a. Hierunter befinden sich 127 Uebergänge für Fußgänger.

„ „ 33b u. c. Diese Auswechselungen haben ausschließlich auf der schon im Jahre 1856 eröffneten Strecke Wiesbaden-Rüdesheim stattgefunden.

„ „ 40. Hierbei ist die älteste Strecke, Wiesbaden-Rüdesheim, auf welcher die Schwellen fast durchgängig während der Jahre 1861, 1862 u. 1863 zur Auswechselung gekommen sind, nicht berücksichtigt.

„ „ 77—86. Eine Vertheilung des Anlage-Kapitals auf die einzelnen Bautitel kann nicht stattfinden, weil der Bahnbau noch nicht vollendet ist. Die in Kol. 86 aufgeführte Summe ist die bis ult. 1863 verausgabte.

Die ganzen Baukosten werden voraussichtlich, einschließlich der Kaufsumme für die Bahnstrecke Wiesbaden-Rüdesheim, jedoch ausschließlich der Kosten der Trajekt-Anstalten, 17 471 000 Thlr. überhaupt, 696 611 Thlr. pro Meile und 92 498 Thlr. pro Kilometer Bahnlänge betragen.

„ „ 167. Die Postgüter werden gegen eine jährliche Entrichtung von 15 362 Thlrn. (siehe Kol. 200) in eigens dazu bestimmten Wagen befördert. Das Gewicht derselben ist deshalb nur annähernd bekannt.

„ „ 180, 181, 184, 185, 190 u. 191. Die Verwaltung der Herzogl. Nassauischen Staats-E. konnte für diese Kolonnen die betreffenden Notizen nicht liefern, hat aber für die folgenden Jahrgänge der Statistik die Einsendung der bezüglichen Materialien zugesagt.

„ „ 274—283. Eine Vergleichung des Verkehrs und Ertrages mit dem Vorjahre kann nicht stattfinden, weil die Bahn zum ersten Male in die Deutsche Eisenbahn-Statistik aufgenommen worden ist, sich auch in ihrer gegenwärtigen Ausdehnung erst ein Jahr im Betriebe befindet.

„ „ 333—352. Ult. 1863 war die Pensions- und Unterstützungskasse für die Beamten der Nassauischen Bahn erst in der Bildung begriffen.

8. Königl. Preuß. Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.

I. Ueber das **Bahngebiet** der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn und die Verwaltung der, in die vorliegenden Tabellen nicht aufgenommenen Verbindungsbahn zu Berlin enthält der Jahrgang 1862 der Statistik S. 10 und die vorhergehenden Jahrgänge das Nähere. Veränderungen hiergegen sind im Jahre 1863 nicht vorgekommen.

II. **Bahn-Anlagen.**

1) **Geleise.** Im Jahre 1863 sind 24 435,75 lfde. Rthn. Geleise und 39 757 Stück Schwellen ausgewechselt worden.

2) **Stationsbauten.** In Berlin wurde im Jahre 1863 der Schuppen für ankommende Güter durch einen Anbau vergrößert und durch einen Anbau an den Ankunfts-Perron ein Empfangszimmer für Allerhöchste Herrschaften hergestellt. Auf den Stationen Cöpenick, Erkner, Finkenheerd, Guben und Sommerfeld wurden die Stationsgebäude durch einen massiven Anbau vergrößert. In Cöpenick wurden 2 massive Beamten-Familienhäuser (für je 6 Familien) nebst Stallgebäude erbaut, in Fürstenwalde in Stelle des alten ein neuer Güterschuppen und in Frankfurt a. O. aus dem Wagenrevisions-Schuppen ein Lokomotiv-Schuppen erbaut.

Außerdem wurden auf mehreren anderen Stationen Erneuerungen und Verbesserungen ausgeführt.

3) **Bahn-Telegraph.** Auf der Strecke Berlin-Breslau wurde eine dritte Telegraphen-Leitung angelegt, welche in die Stationen Berlin, Frankfurt, Sorau, Kohlfurt, Liegnitz und Breslau eingeführt und mit Morseschen Apparaten versehen ist.

III. **Industrielle Anlagen.** Zur Selbstproduktion des Coals sind 2 Coals-Brennereien, eine zu Breslau mit 72 Oefen und eine zu Finkenheerd mit 54 Oefen, vorhanden. Dieselben sind jedoch seit dem Jahre 1858 nicht mehr im Betriebe gewesen, weil die Lokomotiven hauptsächlich mit unvercoakten Stücken-Steinkohlen geheizt werden und der außerdem verwendete Coaks anderweitig angekauft wird.

Die zur Unterhaltung der Maschinen und Wagen nöthigen Arbeiten ꝛc. werden in der Central-Werkstatt zu Frankfurt a. O. und den Neben-Werkstätten zu Berlin, Breslau, Sorau, Görlitz und Liegnitz ausgeführt.

In diesen Werkstätten waren im Jahre 1863 durchschnittlich 810 Arbeiter beschäftigt, denen 192 767 Thlr. Lohn gezahlt wurde. Der Werth der darin verarbeiteten Materialien beträgt im Jahre 1863 zusammen 264 951 Thlr.

IV. Die **Versicherungen** für Reisegepäck, Equipagen, Vieh und Güter finden nach den Bestimmungen des Betriebs-Reglements statt. Die Garantie trägt die Bahn selbst und hat sie ihrerseits keine Versicherungen mit Versicherungs-Gesellschaften geschlossen.

V. **Verkehr und Ertrag.** Im Jahre 1863 haben die Einnahmen aus dem Personenverkehre 79 416 Thlr. mehr betragen als im Vorjahre. An Gütern wurden zwar 1 387 128 Z.-Ctr. mehr befördert, aber 173 503 Thlr. weniger eingenommen als im Jahre 1862.

Diese Verminderung der Einnahme hat theils in der erfolgten Herabsetzung des Kohlentarifs und in der Versetzung verschiedener Güter in geringere Tarifklassen, theils darin seinen Grund, daß mehr Güter in den niedrigen Tarifklassen befördert worden sind.

VI. Außer der **Beamten-Pensions-Kasse** (Kolonne 333—352 der Tabellen) besteht noch eine Beamten-Sterbekasse mit 2182 Betheiligten und einem Bestande von 15 712 Thlrn. ult. 1863.

VII. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

zu Kol. 2. Die Vermehrung der Mitglieder der Königl. Direktion auf drei erfolgte am 8. September 1863 durch Hinzutreten eines Verwaltungs-Mitgliedes.

Außerdem fungirt in Stelle des am 11. November 1863 verstorbenen Syndicus ein Hülfsarbeiter (Regierungs-Assessor) gegen 2 Thlr. täglicher Diäten.

„ „ 72a. Hiervon sind 69 Apparate nach Kramerschem und 27 Apparate nach Morséschem Systeme.

„ „ 74. Hierunter sind 31 Stationen, welche zur Annahme von Privat-Depeschen berechtigt sind.

„ „ 76. Das Anlage-Kapital besteht:

a) in Stamm-Actien		10 000 000 Thlr.
b) „ Prioritäts-Actien zum Ankauf der früheren Berlin-Frankfurter Bahn		4 175 000 „
c) „ Prioritäts-Obligationen		6 800 000 „
Summe des concessionirten Anlage-Kapitals		20 975 000 Thlr.
Davon sind an die General-Staatskasse abgeführt		25 „
mithin verwendet		20 974 975 Thlr.
Aus Staatsfonds sind bis ult. 1863 überwiesen		
a) zum Bau des zweiten Geleises	5 160 000 Thlr.	
b) zu baulichen Erweiterungen	1 572 000 „	
c) zur Vermehrung der Transportmittel	1 018 274 „	
zusammen	7 750 274 Thlr.,	
wovon ult. 1863 noch Bestand waren	43 478 „	
verbleiben		7 706 796 „
Ferner sind aus den Betriebs-Ueberschüssen in den Jahren 1852 bis 1863 zur Erweiterung und Vervollständigung der Anlagen, sowie zur Vermehrung der Betriebsmittel verwendet		3 999 475 „
Summe des bis ult. 1863 verwendeten Anlage-Kapitals		32 681 246 Thlr.

„ „ 83. Dies sind die Anlage-Kosten der Central-Werkstatt zu Frankfurt a. O.

„ „ 85. Hierin sind 1 414 173 Thlr. für den Ankauf der Berlin-Frankfurter Bahn mitenthalten.

„ „ 88b. Dies sind die in der Erläuterung zu Kol. 76 erwähnten Prioritäts-Actien.

zu Kol. 90a u. b. Diese Beträge sind in den in Kol. 77—86 aufgeführten Summen bereits mitenthalten (siehe Erläuterung zu Kol. 76).

„ „ 93. Von den 159 Lokomotiven sind 73 Stück gekuppelt und 86 ungekuppelt, erstere sind sämmtlich mit Expansion, 47 Stück davon noch mit Kondensation versehen. Von den ungekuppelten 86 Maschinen sind 78 Stück mit Expansion, 8 Stück ohne Expansion, 1 Lokomotive mit und die übrigen 85 Stück ohne Kondensation versehen.

„ „ 100a. Diese 22 Gepäckwagen werden nur bei Güterzügen benutzt.

„ „ 121c. Die Lokomotiven haben als vorgelegte Reservemaschinen 30 483 Meilen zurückgelegt, welche in den Kol. 121a—c mitenthalten sind.

„ „ 128a u. 130c. Hierunter befindet sich auch das beim Reserve- und Rangirdienst verbrauchte Brennmaterial. Der Brennstoff-Verbrauch pro Nutzmeile beträgt: brutto 183,218 Z.-Pfd. und netto 142,757 Z.-Pfd. Coaks, indem hier sowohl wie

bei Kol. 135 die Tonne Steinkohlen (360 Z.-Pfd.) = 330 Z.-Pfd. Coaks gerechnet worden ist.

zu Kol. 137. Hierin sind 30 568 Thlr. Selbstkosten für den Transport der Brennmaterialien auf der eigenen Bahn enthalten. Mit Ausschluß derselben betragen die Kosten der verbrauchten Brennmaterialien pro Nutzmeile 12,54 Sgr. und pro Achsmeile 2,61 Pf.

„ „ 140. Die Postwagen, welche Eigenthum der Postverwaltung sind, haben auf der eigenen Bahn 450 818 Achsm. und auf fremden Bahnen 57 852 Achsm. zurückgelegt. Die Postwagen fremder Bahnen legten auf der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn 10 726 Achsmeilen zurück, so daß die Anzahl der von den eigenen und fremden Postwagen auf der eigenen und auf fremden Bahnen zurückgelegten Achsmeilen 519 396 beträgt.

„ „ 146. Hierin sind die Achsmeilen der Postwagen nicht aufgenommen.

„ „ 151. Ebenso hier die auf fremden Bahnen zurückgelegten 57 852 Achsmeilen der Postwagen.

„ „ 171b. Hierunter sind auch die im durchbrochenen Verkehr (von Bahn zu Bahn) beförderten Güter enthalten.

„ „ 220. In dieser Summe sind auch die Kosten für Heizung, Erleuchtung und Reinigung der Empfangszimmer, der Stations-Büreaus, sowie für Erleuchtung und Reinigung der Bahn und der Bahnhöfe mitenthalten.

„ „ 262. Von den der Amortisation unterliegenden Stamm-Actien im ursprünglichen Betrage von . . . . . 10 000 000 Thlrn.
sind vom Staate übernommen ⅓ mit . . . . . 1 437 500 Thlrn.
und bis ult. 1863 amortisirt . . . . . 964 700 „ 2 402 200 „
Es verbleiben noch zur Verzinsung und Amortisation . . . . . 7 597 800 Thlr.
für welche im Jahre 1863 gezahlt wurden: a) an Zinsen . . . . . 305 588 Thlr.
b) „ Amortisationsbeträgen . 83 800 „
zusammen 389 388 Thlr.

„ „ 266 ꝛc. u. 270 ꝛc. Besondere Reserve- und Erneuerungsfonds giebt es bei der Königl. Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn nicht. Es sind hier aber diejenigen, aus den Betriebs-Ueberschüssen entnommenen Ausgaben, welche in Folge von Elementar- oder Betriebs-Unfällen und diejenigen, welche für Ersatz von Schienen und Auswechselung von Schwellen, sowie für größere Ersatzstücke an Lokomotiven und Wagen entstanden sind, in den Kol. 268 u. 272 aufgeführt worden.

„ „ 277b. Die Minder-Einnahme gegenüber der gestiegenen Frequenz ist ad V. dieses Berichts erläutert worden.

„ „ 315. Der hier aufgeführte Achsbruch kam beim Rangiren vor.

„ „ 336. Dies ist der Zuschuß, welchen der Staat jährlich mit 120 Thlrn. pro Meile Bahnlänge zur Pensionskasse leistet; derselbe beträgt für die Hauptbahn 6200 Thlr. und für die Berliner Verbindungsbahn 163 Thlr.

9. Königl. Preußische Ostbahn.

I. Das **Bahngebiet** der Preuß. Ostbahn ist gegen das Vorjahr unverändert geblieben. Dasselbe umfaßt:

1) die Hauptbahn von Frankfurt a. O. über Bromberg, Dirschau und Königsberg i. Pr. bis zur Russischen Grenze bei Eydtkuhnen . . . . . 96,11 Meilen,

2) die Zweigbahnen:
a) von Bromberg über Thorn nach Otloczyn . . . . . 8,35 „
b) von Dirschau nach Danzig . . . . . 4,14 „
zusammen 108,60 Meilen;

3) die Verbindungsbahnen:
a) zwischen dem Grenzbahnhof Eydtkuhnen und dem Russischen Grenzbahnhofe Wirballen . . 0,16 Meilen,
b) zwischen dem Grenzbahnhof Otloczyn und dem Russisch-Polnischen Grenzbahnhofe Alexandrowo, welche Strecke gemeinschaftlich mit der Warschau-Bromberger Bahn benutzt wird . . 0,57 „
überhaupt 109,33 Meilen.

II. **Bahnanlagen.**

1. **Bahnkörper.** Auf den consolidirten Bahnstrecken erfolgte die Ueberfüllung der Schwellen mit gesiebtem, staubfreiem Kies. Bis zum Schlusse des Jahres 1863 waren ca. 70 000 Rthn. überfüllt.

Die Arbeiten für die Anlage des zweiten Geleises auf der Strecke Driesen-Filehne wurden fortgesetzt und auf den Strecken Cüstrin-Zantoch und Elbing-Braunsberg in Angriff genommen.

Eine größere Anzahl hölzerner, verfaulter Brücken und Durchlässe unter den Parallelwegen und Wege-Uebergangsrampen wurde massiv hergestellt.

2. **Oberbau.** Im Jahre 1863 wurden 15 949 lfde. Ruthen Schienen und 166 300 Stück Schwellen ausgewechselt. Die schadhaften Schienen werden seit dem Jahre 1859 durch Aufschweißen neuer Kopfplattentheile wieder brauchbar gemacht. Im Ganzen sind 10 366 Schienen bis ult. 1863 in dieser Weise reparirt.

3. **Stationsbauten.** Auf dem Bahnhofe Kreuz ist die im Vorjahre in Angriff genommene, aus Eisen construirte mit gewelltem Zinkblech und Rohglas gedeckte Perronhalle vor der Ostbahnseite des Empfangsgebäudes beendigt worden. Dieselbe ist 210 Fuß lang und 28 Fuß breit. Der darunter befindliche Perron wurde asphaltirt.

Ebenso ist der Perron vor dem Empfangsgebäude zu Bromberg und der nach Osten zu gelegene Theil desselben in einer Ausdehnung von 630 Fuß mit gewelltem Zinkblech und Rohglas auf eiserner Dachconstruction überdeckt und der überdachte Theil des Perrons vor dem Empfangsgebäude auf einer Betonunterlage asphaltirt worden.

Auf Bahnhof Thorn wurde ein zweiter 129 Fuß langer und 38 Fuß tiefer Güterschuppen erbaut.

III. An **Neben-Anlagen** besitzt die Ostbahn eine Maschinenbau-Anstalt und eine Cementfabrik in Dirschau, sowie eine Ziegelei in Kniebau bei Dirschau.

IV. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

zu Kol. 15. Die Betriebs-Eröffnung der einzelnen Bahnstrecken war folgende:

am 27. Juli 1851 Kreuz-Bromberg,
" 6. August 1852 Bromberg-Danzig,
" 19. Oktober " Marienburg-Braunsberg,
" 2. August 1853 Braunsberg-Königsberg,
" 12. Oktober 1857 Dirschau-Marienburg (einschließlich der Weichsel- und Nogatbrücken),
am 12. Oktober 1857 Frankfurt a. O.-Kreuz,
" 6. Juni 1860 Königsberg-Stallupönen,
" 15. August 1860 Stallupönen-Eydtkuhnen,
" 24. Oktober 1861 Bromberg-Thorn,
" 4. Dezember 1862 Thorn-Ottloczyn.

" " 19, incl. der vorhandenen Durchlässe.

" " 31. Zur Unterhaltung des Oberbaues werden nach einem für die Ostbahn besonders festgestellten Profil 5 Zoll hohe Schienen mit einem Gewichte von 23 Pfd. pro laufenden Fuß beschafft.

" " 33. Durchschnittlich sind die Schienen (schwere und leichte) bis 11,62 Proc. bis jetzt erneuert worden.

" " 79f. Von dieser Summe kommen auf den Bau der Weichsel- und Nogatbrücken bei Dirschau 5 080 948 Thlr.

" " 87. Ausschließlich des in vorstehender Erläuterung erwähnten Baukapitals der Weichsel- und Nogatbrücken beträgt das Anlage-Kapital 353 443 Thlr. pro Meile und 46 926 Thlr. pro Kilometer Bahnlänge.

" " 96d. Außerdem sind noch 2 sechsrädrige Salonwagen für Reisen fürstlicher Personen vorhanden.

" " 123d. Die Anzahl der abgelassenen Material- und Arbeitszüge ist nicht notirt worden.

" " 164b. Das gewährte Freigewicht wird nicht besonders gebucht.

" " 167, 180b, 184b und 190b. Das auf der Hauptbahn und der Zweigbahn Dirschau-Danzig beförderte Postgut wird nicht besonders notirt, da für deren Beförderung Seitens der Postverwaltung ein Pauschquantum gezahlt wird.

Von den hier aufgeführten 1163 Z.-Ctrn. Postgüter sind 856 Ctr. im Jahre 1862 auf der Strecke Königsberg-Eydtkuhnen befördert worden, deren Fracht jedoch erst im Jahre 1863 zur Vereinnahmung gekommen ist. Diese 856 Ctr. legten 8016 Centnermeilen zurück, jeder Z.-Ctr. durchfuhr durchschnittlich 9,36 Meilen und brachte 11,34 Pfge. pro Centner und Meile ein. Die übrigen 307 Z.-Ctr. wurden auf der Strecke Bromberg-Ottloczyn-Alexandrowo befördert. Dieselben legten 1998 Centnermeilen zurück, jeder Z.-Centner durchfuhr durchschnittlich 6,51 Meilen und vereinnahmt wurden pro Centner und Meile 12,41 Pfge.

" " 177b. Dies ist das Gewicht der beförderten Hunde.

" " 200. Diese Summe zerfällt in 8578 Thlr. Pauschquantum, 257 Thlr. Fracht für die im Jahre 1862 auf der Strecke Königsberg-Eydtkuhnen beförderten 856 Ctr. und 69 Thlr. Fracht für die auf der Strecke Bromberg-Ottloczyn-Alexandrowo beförderten 307 Ctr. Postgüter (cfr. Erl. zu Kol. 167).

" " 258c. Nach Abzug des Baukapitals der Weichsel- und Nogatbrücken von 5 080 948 Thlrn. (cfr. Erläuterung zu Kol. 79f) würde sich das verbleibende Anlage-Kapital der Ostbahn von 38 641 890 Thlrn. mit 6,31 Proc. verzinst haben.

" " 266 ꝛc. u. 270 ꝛc. Ein besonderer Reserve- und Erneuerungsfonds besteht nicht, sondern es werden die bezüglichen Ausgaben aus den laufenden Betriebs-Einnahmen bestritten. Wären dergleichen Fonds vorhanden, so würden die betreffenden Ausgaben betragen haben:

a) beim Reservefonds

für Bahnanlagen (Kol. 268a) 1109 Thlr., für Betriebsmittel (Kol. 268b) 4476 Thlr.,

b) beim Erneuerungsfonds

für Bahnanlagen (Kol. 272a) 350 314 Thlr., für Betriebsmittel (Kol. 272b) 70 093 Thlr.

Ferner würden aus dem Ergänzungsfonds (bei Privatbahnen in dem Erneuerungsfonds enthalten) 117 809 Thlr. für Bahnanlagen ꝛc. gezahlt worden sein.

10. Königl. Preuß. Saarbrücker Eisenbahn.

I. Ueber die **Verwaltung** der Saarbrücker und Saarbrücken-Trier-Eisenbahnen, sowie über die Betriebsleitung der angrenzenden Rhein-Nahe-Eisenbahn durch die „Königl. Preuß. Eisenbahn-Direktion zu Saarbrücken" ist das Nähere in dem Jahrgange 1861 der Statistik S. 10 enthalten. Veränderungen hiergegen sind im Jahre 1863 nicht vorgekommen.

II. Das **Bahngebiet** ist gegen das Vorjahr unverändert geblieben und umfaßt folgende Linien:

1) die Hauptbahn

a) von der Bayerischen Grenze bei Bexbach über St. Johann-Saarbrücken nach der Französischen Grenze bei Forbach . . . . . 4,20 Meilen,

b) vom Bahnhofe St. Johann-Saarbrücken über Saarlouis, Merzig und Conz nach Trier . 11,40 „

mit der Abzweigung von Conz nach der Luxemburgischen Grenze bei Wasserbillig . . . 0,68 „

zusammen 16,28 Meilen,

2) die Zweigbahnen

a) nach der Grube „Heinitz" und deren Förderungsschächten, Dechenschächte genannt, nach den Gruben: Friedrichsthal, Altenwald, Sulzbach, Dudweiler und „von der Heydt", deren Gesammtlänge einschließlich einer zweiten Verbindung der Zweigbahn in das Burbachthal nach der Grube von der Heydt mit dem nach der Französischen Grenze führenden Theile der Saarbrücker E. . . . . 2,0 „

betrug;

b) die am 6. November 1862 eröffnete Zweigbahn nach dem Ziehwald-Stollen der Steinkohlengrube „König" bei Neunkirchen . . . . . 0,04 „

c) nach der Steinkohlengrube „Kronprinz Friedrich Wilhelm" bei Griesborn . . . . . 0,29 „

überhaupt 18,61 Meilen.

Hierzu kommt noch die von der Französischen Ostbahn-Verwaltung gepachtete Strecke von der Französischen Grenze bis Forbach . . . . . 0,64 „

Mithin Gesammt-Betriebslänge 19,25 Meilen.

III. **Bahn-Anlagen.** Auf der Strecke Saarbrücken-Neunkirchen wurde mit der im Vorjahre begonnenen Auswechselung der 4" und 4¾" hohen Schienen gegen 5 zöllige auf das Kräftigste fortgefahren; es wurden circa 2800 lfde. Rthn. Geleise mit neuen Schienen versehen und im Zusammenhange hiermit 37 Weichen neu gelegt. In gleicher Weise ist die Auswechselung der Schwellen und der Bettung in sehr ausgedehnter Weise vorgenommen.

Die bisherigen, aus festem, wasserhaltigen Gestein bestehenden Bankette des Bettungskoffers sind entfernt und durch Kies ersetzt, auch die Schwellen selbst mit Kies überdeckt.

Das Geleise der Zweigbahn nach der Grube Heinitz ist umgebaut worden und hierbei die Bettung durchweg erneuert, wobei die Kohlenlösche mit Vortheil benutzt wurde.

Auf den übrigen Bahnstrecken sind ausgedehnte Unterhaltungs-Arbeiten ausgeführt.

Die bereits hergestellte in den Kurven von 90° Radius bis 5 Zoll betragende stärkere Ueberhöhung des äußeren Schienenstranges hat sich bewährt. Um jedoch jeder Spurerweiterung vorzubeugen, ist es nothwendig geworden, die Mitte der äußeren Schienen durch Unterlagsplatten unverrückbar zu befestigen.

IV. An **Betriebsmitteln** wurden angeschafft und in Betrieb gestellt: 4 Lokomotiven und 150 vierrädrige Coakswagen.

V. Außer der **Beamten-Pensionskasse**, worüber das Nähere in Kol. 333—352 der Tabellen enthalten ist, besteht noch eine aus laufenden Beiträgen der Betheiligten gebildete Krankenkasse, welche bei Erkrankungen unentgeldliche ärztliche Hülfe, Arznei und den Arbeitern ein mäßiges Pflegegeld gewährt. Diese Kasse hatte ult. 1863 einen Bestand von 18 992 Thlrn. und nahmen an derselben ca. 460 Beamte und 990 Arbeiter Theil.

VI. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

zu Kol. 15. Die Betriebseröffnung der einzelnen Bahnstrecken fand in nachstehender Reihenfolge statt:

am 15. September 1850 ein Theil und am 16. November 1850 die ganze Strecke Bexbach-Forbach (Saarbrücker E.)

am 16. Dezember 1858 Saarbrücken-Merzig,
„ 26. Mai 1860 Merzig-Trier und
„ 29. August 1861 Conz-Wasserbillig.

„ „ 32 u. 40. Auf der Saarbrücker E. (Bexbach-Forbach) liegen die Schienen und Schwellen 11 Jahre und auf der Saarbrücken-Trier-E. 4½ Jahre.

„ „ 33. Ueber die Erneuerung der Schienen in den Jahren 1853 und 1854 sind Notizen nicht vorhanden.

In den Jahren 1855—1858 betrug die durchschnittliche Geleislänge 28 480 Rthn. (= 37 973 Stück), ausgewechselt wurden 1640 Stück Schienen . . . . . = 4,32 Proc.

Im Jahre 1859 betrug die Geleislänge 42 729 Rthn. (= 56 972 Stück) ausgewechselt wurden 1423 Stück . . . . . = 2,50 „

Im Jahre 1860 betrug die Geleislänge 60 541 Rthn. (= 80 721 Stück), ausgewechselt wurden 2981 Stück . . . . . = 3,69 „

In den Jahren 1861 u. 1862 betrug die Geleislänge 64 024 Rthn. (= 85 365 Stück), ausgewechselt wurden 11 188 Stück . . . . . = 13,11 „

Im Jahre 1863 betrug die Geleislänge 64 722 Rthn. (= 86 296 Stück), ausgewechselt wurden 4852 Stück . . . . . = 5,61 „

Der gesammte Procentsatz der Erneuerung der Schienen in den Jahren 1855 bis 1863 beträgt mithin . . . . . 29,21 Proc.

zu Kol. 41. Ueber die Erneuerung der Schwellen in den Jahren 1853 und 1854 sind Notizen ebenfalls nicht vorhanden.

Auf den in der vorstehenden Erläuterung bereits genannten Geleislängen waren vorhanden:
in den Jahren 1855—1858 . . 111 072 Stck., ausgewechselt wurden 3458 Stck = 3,11 Proc.
im Jahre 1859 . . 165 789 Stück, ausgewechselt wurden 3799 Stück . . = 2,30 „
in den Jahren 1860—1863 waren durchschnittlich vorhanden 229 030 Stück, ausgewechselt wurden 40 419 Stück . . . . . = 17,65 „
Der gesammte Procentsatz der Erneuerung der Schwellen in den Jahren 1855 bis 1863 beträgt mithin . . . . . 23,06 Proc.

„ „ 53, 61 u. 69. Es beträgt . . . . . auf der Hauptbahn auf der Zweigbahn

die stärkste Steigung	1 : 100	1 : 72
der stärkste Fall	1 : 100	1 : 60
der kleinste Radius der Curven	90 Rthn.	80 Rthn.

„ „ 81b. Hierin sind auch die Anlage-Kosten der Wärterbuden mitenthalten.

„ „ 167. Das Gewicht der beförderten Postgüter wird nicht notirt. Für deren Beförderung zahlt die Postverwaltung ein Pauschquantum (cfr. Kol. 200).

„ „ 170a u. b. Die hier aufgeführten Kohlen sind aus den Saargruben gefördert. Die außerdem zur Beförderung gekommenen Kohlen und Coaks sind in Kol. 169c enthalten.

„ „ 266 ꝛc. u. 270 ꝛc. Ein Reserve- resp. Erneuerungsfonds besteht nicht, es würden aber, wenn dergl. Fonds vorhanden wären, die Ausgaben betragen haben:

1) für Erneuerung der Bahnanlagen (Schienen, Schwellen u. s. w.)
a) aus dem Reservefonds . . . . . 2375 Thlr.
b) aus dem Erneuerungsfonds . . . . . 103 301 „
zusammen 105 676 Thlr.

2) für Erneuerung der Betriebsmittel
a) aus dem Reservefonds . . . . . 920 Thlr.
b) aus dem Erneuerungsfonds . . . . . 11 436 „
zusammen . . . . . 12 356 Thlr.
Ueberhaupt 118 032 Thlr.

11. Königl. Preuß. Westfälische Eisenbahn.

I. **Bahngebiet.** Die Westfälische Eisenbahn umfaßt folgende, theils vom Staate, theils von Actien-Gesellschaften zu verschiedenen Zeiten ausgeführte und erst später vereinigte Bahnen:

a) die frühere Köln-Minden-Thüringer Verbindungs-Eisenbahn von der Preußisch-Kurhessischen Grenze bei Warburg bis Hamm . . . . . 17,95 Meilen,
b) die frühere Münster-Hammer Eisenbahn von Hamm bis Münster . . . . . 4,64 „
c) die Bahnstrecke von Münster bis Rheine . . . . . 5,12 „
zusammen 27,71 Meilen.

Der Betrieb auf der Strecke von Warburg bis zur Kurhessischen Grenze . . . . . 0,61 „
ist an die Direktion der Kurfürst Friedrich Wilhelms Nordbahn verpachtet, und stehen daher im eigenen Betriebe . . . . . 27,10 Meilen.

Außerdem ist von der Bahnlinie Emden-Rheine Löhne die zum größten Theile auf Preußischem Gebiete belegene und . . . . . 7,08 Meilen
lange Strecke von der Preußisch-Hannoverschen Grenze bei Salzbergen bis nach Osnabrück von der Königl. Direktion der Westfälischen Eisenbahn aus Staatsmitteln gebaut, der Betrieb auf derselben aber der Königl. Hannoverschen General-Direktion der Eisenbahnen und Telegraphen pachtweise überlassen worden.

II. **Bahn-Anlagen.**

a) **Planum und Oberbau.** Zwischen Willebadessen und Buke wurde zum Schutz gegen eine Bergabrutschung eine Steinpack-Futtermauer aufgeführt. Auf der Strecke Paderborn-Hamm wurden auf den meisten eisernen Brücken die Bohlenbeläge und zum Theil auch die Schwellenbalken erneuert.

Auf dem Bahnhof Warburg wurde ein neues Rangirgeleis hergestellt und in Soest der vergrößerte Lokomotivschuppen durch neue Geleisstränge mit dem Rangirgeleise in Verbindung gebracht.

b) **Stationsbauten.** Auf den Bahnhöfen Paderborn und Soest wurden Centesimalwaagen aufgestellt. In Soest ist außerdem ein Kohlenschuppen errichtet und in Paderborn ein Getreide-Magazin mit den Bahnhofsgeleisen in Verbindung gebracht.

III. **Betriebsmittel.** Im Jahre 1863 sind 9 Lokomotiven neu beschafft. Von den früher ausrangirten resp. als Fördermaschinen für den Tunnelbau bei Altenbeken verwendeten Lokomotiven sind 2 Stück für die Materialien-Transporte dieses Tunnelbaues wieder hergestellt worden. 30 Maschinen wurden mit Schutzdächern versehen.

IV. **Neue Bahnlinien.** Die Arbeiten auf der Altenbeken-Holzmindener Eisenbahn, welche am 10. September 1861 begonnen wurden, sind soweit vollendet worden, daß die Bahnstrecke von Altenbeken bis Höxter am 1. Oktober 1864 dem öffentlichen Verkehr übergeben werden konnte.

V. **Verkehrs-Verbindungen.** Der Ostfriesisch-Rheinische und Ostfriesisch-Thüringische Eisenbahn-Verband, denen die Westfälische Bahn angehörte, sind mit dem früheren Rheinisch-Bergischen Verbande unter der Bezeichnung „Westfä-

lischer Eisenbahn-Verband" in einen Verband verschmolzen worden. Die Direktion der Westfälischen Eisenbahn steht diesem Verbande als geschäftsführende Direktion vor. Außer diesem Verbande gehört die Bahn noch dem Rheinisch-Thüringischen Eisenbahn-Verbande an. In beiden Verbänden werden Personen, Gepäck, Frachtgüter, Vieh und sonstige Transportgegenstände bei gegenseitigem Wagenübergange direkt expedirt.

VI. Außer der **Beamten-Pensions-Kasse** (Kol. 333—352 der Tabellen) bestanden noch 2 Krankenkassen, und zwar:

a) eine Betriebs-Krankenkasse für gering besoldete Bahnbeamte,

b) eine Werkstätten-Krankenkasse für Werkstätten-Arbeiter.

Zu denselben gehörten Ende 1863 im Ganzen 1121 Theilnehmer, welche einen Jahresbeitrag von 3329 Thlrn. zahlten. Der Kassenbestand belief sich am Jahresschlusse auf 6525 Thlr. in Werthpapieren.

VII. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

zu Kol. 10. Wegen des außerdem zur Westfälischen Eisenbahn gehörigen Theiles der Bahnstrecke Emden-Rheine-Löhne siehe ad I dieses Berichts.

„ „ 33c—e u. 41. Hierüber fehlen die statistischen Notizen.

„ „ 140. Außerdem sind von den Postwagen auf fremden Bahnen 179 222 Achsmeilen zurückgelegt.

„ „ 211. Von der Soll-Einnahme, welche 1 038 519 Thlr. beträgt, sind 1870 Thlr. Defecte in Abzug gebracht und deshalb hier nur die Ist-Einnahme mit 1 036 649 Thlrn. verzeichnet.

„ „ 214. Hierunter sind 55 111 Thlr. enthalten, welche für Ergänzungen und Erneuerungen verwendet sind.

„ „ 217. Desgleichen hier 455 Thlr.

„ „ 218. Ebenso hier 6283 Thlr.

„ „ 258. Bei Ermittelung des Ueberschusses sind die Mehrausgaben bei der Restverwaltung und die Einnahmen an Defekten mit in Rechnung gezogen.

„ „ 336. Dies ist der Zuschuß, welchen der Staat jährlich mit 120 Thlrn. pro Meile Bahnlänge zur Pensionskasse beisteuert.

12. Königl. Sächsische östliche Staats-Eisenbahnen.

I. **Verwaltung.** Die Sächsisch-Böhmische, Sächsisch-Schlesische und Tharandt-Freiberger Staats-Eisenbahnen bilden die Königl. Sächsischen östlichen Staatsbahnen und stehen unter einer Verwaltung, „der Königl. Staats-Eisenbahn-Direktion zu Dresden."

Diese Direktion leitet auch den Betrieb der angrenzenden Löbau-Zittauer und Zittau-Reichenberger Privatbahnen.

II. Die **Verbindungsbahn** in Dresden verbindet die Sächsisch-Böhmische Staatsbahn mit der Albertsbahn, der Leipzig-Dresdener Gesellschafts- und der Sächsisch-Schlesischen Staatsbahn.

III. Die **Betriebsmittel** der östlichen Staatsbahnen (Sächsisch-Böhmische, Sächsisch-Schlesische und Tharandt-Freiberger) sind in einen Maschinen- und Wagenpark vereinigt. Außer den in Kol. 91 aufgeführten wurden im Jahre 1863 noch 6 Lokomotiven der Löbau-Zittauer und Zittau-Reichenberger Privatbahnen benutzt. Die von denselben zurückgelegten Meilen sind in Kol. 121 u. 122 mitenthalten.

Die Gepäckwagen werden von den Güterwagen nicht getrennt geführt, es sind daher die bezüglichen Angaben Kol. 100 sequ. unter denen der Güterwagen Kol. 102 sequ. mitinbegriffen.

Ebenso werden die Achsmeilen der Post- u. Gepäckwagen nicht besonders notirt, dieselben sind ebenfalls unter denen der Güterwagen enthalten.

IV. **Erneuerungsfonds.** Für die sämmtlichen Königl. Sächsischen Staats-Eisenbahnen besteht ein Erneuerungsfonds, aus welchem bestritten werden: die Kosten für Ersatzleistung abgängiger ganzer Transportmittel, an Lokomotiven, Tendern und Wagen aller Art, es mag der Abgang Folge natürlicher Abnutzung sein oder durch Zerstörung bei Unfällen herbeigeführt werden; — für Erneuerung einzelner Stücke, und zwar bei den Lokomotiven und Tendern die Feuerkasten, Siederöhren, Cylinder, Achsen, Räder, Bandagen, Tragfedern, Kessel, Rauchkammern, Wasserkasten, Tendergestelle; bei den Personenwagen das Untergestelle des Kastens, der Polsterung und Ausstattung der Coupé's, der Achsen, Räder, Bandagen und Federn, gleichviel ob bei völliger oder bei Erneuerung in einzelnen Theilen, als Schwellen, Kopfstücken, Oberschwellen, Deckenbezügen; bei den Lastwagen ebenfalls die vorbemerkten einzelnen Theile, soweit sie bei den Lastwagen vorkommen und der Bodenbeläge, wenn selbige ganz zu erneuern sind; — ferner die Kosten für die zur Geleis-Unterhaltung verwendeten Schienen, Laschen, Schraubenbolzen, Unterlagsplatten und Nägel, der Weichen und der Schwellen nebst Imprägnirungskosten, bei Stuhlschienen der Stühlchen, Dübel und Schließen.

Die Einnahmen dieses Fonds bestehen aus bestimmten Abnutzungs-Procenten, den Erlösen für Materialien abgängig gewordener Betriebsmittel und abgenutzter Oberbau-Materialien, sowie den Zinsen der werbend angelegten Bestände.

In den statistischen Nachrichten werden die für Erneuerung des Oberbaues verwendeten, dem Erneuerungsfonds entnommenen Beträge in Kol. 214 mit zur Erscheinung gebracht, dergestalt, daß von der vollen Ausgabe vorerst noch die Erlöse von dem gewonnenen alten Oberbau-Material verabzugt werden und nur der verbleibende Rest als wirkliche Ausgabe betrachtet wird. In Kol. 263b erscheinen nur diejenigen Beträge, welche nach Abzug der Ausgaben dem Erneuerungsfonds von den berechneten Einnahmen noch zukommen, dagegen in Kol. 271 und 272 die vollen Einlagen und Erlöse von den abgängig gewordenen Betriebsmitteln und abgenutzten Oberbau-Materialien, sowie die vollen Ausgaben für Erneuerung derselben.

Die Verwaltung des Erneuerungsfonds geschieht von einer Kasse bei dem Königl. Sächs. Finanz-Ministerium.

V. Die **Beamten-Pensions- und Unterstützungskassen** sämmtlicher Königl. Sächsischen Staats- und der unter Staatsverwaltung stehenden Privat-Eisenbahnen (Löbau-Zittauer und Zittau-Reichenberger), sowie des Staats-Telegraphen-

Instituts sind in eine einzige, unter dem Namen „Unterstützungs-Kasse für das bei den Königl. Sächsischen Staats-Eisenbahnen und dem Staats-Telegraphen-Institut angestellte Personal" vereinigt. Diese Kasse wird gegenwärtig von der Staats-Eisenbahn-Direktion zu Dresden verwaltet.

a) Sächsisch-Böhmische Staatsbahn.

I. **Bahngebiet.** Die Bahnstrecke von der Sächsisch-Böhmischen Grenze bis Bodenbach (1,46 Meilen) ist Eigenthum der K. K. priv. Oesterreichischen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft und wird von der Königl. Sächsischen Staats-Eisenbahn-Verwaltung pachtweise benutzt.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

zu Kol. 33c. Statt der Schienenstühle finden Unterlagsplatten Anwendung.

„ „ 123c. Hierunter sind 3174 Züge mitenthalten, welche auf der Verbindungsbahn zwischen Alt- und Neustadt Dresden befördert worden sind.

„ „ 130b u. 132b. Die Anzahl der in Mischung von Steinkohlen mit Coaks und Braunkohlen mit Steinkohlen zurückgelegten Nutzmeilen läßt sich nicht angeben, da das hier (in Kol. 130c u. 132c) und das in Kol. 128 angegebene Feuerungsmaterial durchgängig in verschiedener Mischung zur Verwendung gekommen ist.

„ „ 161. Außerdem sind noch Personen mit Extrazügen befördert worden, von denen aber nicht die Anzahl, sondern nur die Einnahme notirt wird.

„ „ 167, 180b, 184b, 190b u. 200. Die Postgüter werden nicht besonders notirt, da die befördernde Bahn eine Staatsbahn ist und deshalb gegenseitige Abrechnung nicht stattfindet.

„ „ 170. Kohlen und Coaks werden in den Registern nicht getrennt geführt, sondern es sind dieselben unter den Gütern der ermäßigten Klasse enthalten.

„ „ 173. Die hier aufgeführten Betriebsdienst- und Baugüter sind mit besonderen Zügen für die Selbstkosten befördert worden; die mit den gewöhnlichen Zügen zum Transport kommenden Betriebsdienst- und Baugüter sind frachtfrei und werden nicht notirt.

„ „ 177a. Ebenso wird das Gewicht der nach Stückzahl beförderten Thiere nicht notirt.

„ „ 193 u. 194a. Dies sind die Einnahmen für die mit Extrazügen beförderten Personen (cfr. Erl. zu Kol. 161).

„ „ 222. Dies sind die Kosten der außergewöhnlichen Schneebeseitigung, da diejenigen für gewöhnliche Fälle sich von den übrigen Bahnunterhaltungs-Kosten nicht trennen lassen.

„ „ 229—232. Hier haben nur die Kosten für die verwendeten Materialien aufgenommen werden können, da die bezüglichen Löhne von denen für übrige Bahnhofsarbeiten nicht zu trennen sind.

b) Sächsisch-Schlesische Staatsbahn.

I. **Bahngebiet.** Von der Sächsisch-Schlesischen Staatsbahn liegen 1,97 Meilen (von der Sächsisch-Preußischen Grenze bis Görlitz) im Königreiche Preußen. Diese Bahnstrecke ist aber ebenfalls Eigenthum der Königl. Sächsischen Staats-Eisenbahn-Verwaltung.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

zu Kol. 33c. Dieser Procentsatz bezieht sich auf die Unterlagsplatten, welche statt der Schienenstühle zur Anwendung kommen.

„ „ 161. Außerdem sind noch Personen mit Extrazügen befördert worden, von denen aber nicht die Anzahl, sondern nur die Einnahme notirt wird.

„ „ 167, 180b, 184b, 190b u. 200. Die Postgüter werden nicht besonders notirt, da die befördernde Bahn eine Staatsbahn ist und deshalb gegenseitige Abrechnung nicht stattfindet.

„ „ 170. Kohlen und Coaks werden in den Registern nicht getrennt geführt, sondern es sind dieselben unter den Gütern der ermäßigten Klasse mitenthalten.

„ „ 173. Die hier aufgeführten Betriebsdienst- und Baugüter sind mit besonderen Zügen für die Selbstkosten befördert worden; die mit den gewöhnlichen Zügen zum Transport kommenden Betriebsdienst- und Baugüter sind frachtfrei und werden nicht notirt.

„ „ 177a. Ebenso wird das Gewicht der nach Stückzahl beförderten Thiere nicht notirt.

„ „ 193 u. 194a. Dies ist die Einnahme für die mit Extrazügen beförderten Personen (cfr. Erl. zu Kol. 161).

„ „ 214, 258 u. 263b. Dem Erneuerungsfonds sind zwar an Abnutzungsprocenten 140 763 Thlr. berechnet worden, es ist jedoch dieser Betrag zur Erneuerung des Oberbaues nicht ausreichend gewesen, vielmehr haben hierzu noch 73 611 Thlr. aus den Beständen dieses Fonds verwendet werden müssen, die in der Summe Kol. 214 mitenthalten sind.

Wären nur die erstgenannten 140 763 Thlr. zur Verwendung gekommen, so berechnete sich der Ueberschuß zu 584 155 Thlrn., d. i. pro Meile Bahnlänge 43 110 Thlr., pro Kilometer 5724 Thlr. und 7,13 Proc. des Gesammt-Anlage-Kapitals.

„ „ 229—232. Hier haben nur die Kosten für die verwendeten Materialien aufgenommen werden können, da die bezüglichen Löhne von denen für übrige Bahnhofsarbeiten sich nicht scheiden lassen.

c) Tharandt-Freiberger Staatsbahn.

Erläuterungen zu den Tabellen:

zu Kol. 161. Außerdem sind noch Personen mit Extrazügen befördert worden, von welchen aber nicht die Anzahl, sondern nur die Einnahme notirt wird.

„ „ 167, 180b, 184b, 190b u. 200. Die Postgüter werden nicht besonders notirt, da die befördernde Bahn eine Staatsbahn ist und deshalb gegenseitige Abrechnung nicht stattfindet.

„ „ 170. Kohlen und Coaks werden in den Registern nicht getrennt geführt, sondern es sind dieselben unter den Gütern der ermäßigten Klasse mitenthalten.

„ „ 173. Die hier aufgeführten Betriebsdienst- und Baugüter sind mit besonderen Zügen für die Selbstkosten befördert worden; die mit den gewöhnlichen Zügen zum Transport kommenden Betriebsdienst- und Baugüter sind frachtfrei und werden nicht notirt.

„ „ 177a. Das Gewicht der nach Stückzahl beförderten Thiere wird nicht notirt.

„ „ 193 u. 194a. Dies ist die Einnahme für die mit Extrazügen beförderten Personen (cfr. Erl. zu Kol. 161).

„ „ 229—232. Hier haben nur die Kosten für die verwendeten Materialien aufgenommen werden können, da die bezüglichen Löhne von denen für übrige Bahnhofsarbeiten sich nicht trennen lassen.

„ „ 274—283. Eine Vergleichung des Verkehrs und Ertrages mit dem Vorjahre kann nicht stattfinden, weil die Bahn in ihrer gegenwärtigen Ausdehnung erst ein volles Jahr im Betriebe ist. Im Jahre 1862 war dieselbe 4⅓ Monate im Betriebe.

13. Königl. Sächsische westliche Staats-Eisenbahnen.

I. **Verwaltung.** Die Niedererzgebirgische, Obererzgebirgische und Sächsisch-Bayerische Staatsbahnen bilden die Königl. Sächsischen westlichen Staatsbahnen und stehen unter einer Verwaltung, der „Königl. Staats-Eisenbahn-Direktion zu Leipzig".

II. Die **Verbindungsbahn in Leipzig** verbindet die Sächsisch-Bayerische Staatsbahn mit der Leipzig-Dresdener, Magdeburg-Leipziger und Berlin-Anhaltischen Bahn. Es findet auf dieser Verbindungsbahn Personen-Beförderung aber nicht statt.

III. Die **Betriebsmittel** der westlichen Staatsbahnen (Niedererzgebirgische, Obererzgebirgische und Sächsisch-Bayerische) sind in einen Maschinen- und Wagenpark vereinigt. Außerdem werden 2 Tender-Lokomotiven, 150 vierrädrige offene Güterwagen und 1 Arbeitswagen, welche Eigenthum der Chemnitz-Würschnitzer Eisenbahn-Gesellschaft sind, von der Staats-Eisenbahn-Verwaltung vertragsweise benutzt.

Diese Maschinen und Wagen sind in Kol. 91d, 102a u. 104a mitaufgenommen, die Anschaffungskosten derselben aber in Kol. 113, 116 u. 117 nicht. Es ist deshalb bei den Durchschnittsberechnungen Kol. 113b u. 116b, sowie bei 114b die Strecke Wüstenbrand-Lugau von 1,63 M. (Chemnitz-Würschnitzer E.) außer Ansatz geblieben.

Sodann wurden im Jahre 1863 außer den in Kol. 102 aufgeführten noch 10 Stück vierrädrige bedeckte und 90 Stück vierrädrige offene Güterwagen von der im Bau begriffenen Chemnitz-Annaberger Staatsbahn benutzt; die von denselben zurückgelegten Achsmeilen sind in Kol. 143 mitaufgeführt.

Die Gepäckwagen werden von den Güterwagen nicht getrennt geführt, es sind daher die bezüglichen Angaben Kol. 100 ꝛc. unter denen der Güterwagen Kol. 102 ꝛc. mitbegriffen.

Ebenso werden die Achsmeilen der Post- und Gepäckwagen nicht besonders notirt, dieselben sind ebenfalls unter denjenigen der Güterwagen enthalten.

IV. Ueber den **Erneuerungsfonds** und die **Beamten-Pensionskasse**, beide gemeinschaftlich für alle Sächsischen Staatsbahnen, ist das Nähere in dem Berichte der östlichen Staatsbahnen mitgetheilt.

a. Niedererzgebirgische Staatsbahn.

I. Das **Bahngebiet** ist gegen das Vorjahr unverändert geblieben und besteht aus der früheren Chemnitz-Riesaer Staatsbahn von . . . . . 8,79 Meilen,
und deren Fortsetzung nach Zwickau und Gößnitz von . . . . . 8,06 „
Außerdem ist seit dem 15. November 1858 die von Wüstenbrand nach Lugau führende, auf Kosten einer Actien-Gesellschaft gebaute s. g. „Chemnitz-Würschnitzer" Eisenbahn . . . . . 1,63 „
von der Königl. Sächsischen Staats-Eisenbahn-Verwaltung vorläufig auf 20 Jahre pachtweise übernommen.
zusammen 18,48 Meilen.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

zu Kol. 16. Nur der Bahndamm der Flügelbahn Schönbörnchen-Gößnitz hat eine Kronenbreite von 14 Fuß.

„ „ 33 u. 41. Auf der gepachteten Bahn von Wüstenbrand nach Lugau beträgt die Erneuerung
1,18 Proc. bei den schweren Schienen,
5,03 Proc. bei den Nägeln und
47,26 Proc. bei den Schwellen.

„ „ 86. Von diesem Anlage-Kapitale kommen

auf die frühere Chemnitz-Riesaer Staatsbahn	7 268 407 Thlr.
auf deren Fortsetzung nach Zwickau und Gößnitz	4 830 671 „
auf die Vervollständigung der Bahn-Anlagen	799 212 „
zusammen	12 898 290 Thlr.

Die frühere Chemnitz-Riesaer Staats-Eisenbahn war ursprünglich Eigenthum einer Actien-Gesellschaft, wurde aber vor Beendigung des Baues vom Staate angekauft. Das für Erwerbung dieser Bahn, deren Vollendung und die nöthige Ausrüstung derselben vom Staate bis Ende 1863 verwendete Kapital beträgt . . . . . 5 489 211 Thlr.

Werden die für den Bau der Strecken Chemnitz-Zwickau-Gößnitz aufgewendeten 4 830 671 „
und die auf Vervollständigung der Bahnanlagen verausgabten . . . . . 799 212 „
hinzugerechnet, so ergeben sich . . . . . 11 119 094 Thlr.,

welche aus Staatsmitteln bis zum Schlusse des Jahres 1863 auf die Niedererzgebirgische Staatsbahn überhaupt verwendet worden sind.

zu Kol. 123c u. 124c. Auf der gepachteten Bahn (Wüstenbrand-Lugau) sind im Jahre 1863 außer den hier aufgeführten Zügen 1290 Güter- und gemischte Züge mit durchschnittlich 84 Achsen abgelassen worden.

„ „ 161. Außerdem sind noch Personen mit Extrazügen befördert worden, von denen aber nicht die Anzahl, sondern nur die Einnahme notirt wird.

„ „ 167, 180b, 184b, 190b u. 200. Die Postgüter werden nicht besonders notirt, da die befördernde Bahn eine Staatsbahn ist und deshalb gegenseitige Abrechnung nicht stattfindet.

„ „ 170. Kohlen und Coaks werden in den Registern nicht getrennt geführt, dieselben sind unter den Gütern der ermäßigten Klasse enthalten.

„ „ 173. Die hier aufgeführten Betriebsdienst- und Baugüter sind in besonderen Zügen für die Selbstkosten befördert worden; gelangen dergleichen Güter mit den gewöhnlichen Zügen zum Transport, so sind dieselben frachtfrei und werden nicht notirt.

„ „ 177a. Das Gewicht der nach Stückzahl beförderten Thiere wird ebenfalls nicht notirt.

„ „ 193 u. 194a. Dies sind die Einnahmen für die mit Extrazügen beförderten Personen (cfr. Erl. zu Kol. 161).

„ „ 222. Diese 64 Thlr. sind die Kosten der außergewöhnlichen Schneebeseitigung, da diejenigen für gewöhnliches Reinigen der Bahn vom Schnee sich von den übrigen Bahn-Unterhaltungskosten nicht trennen lassen.

„ „ 229—232. Hier haben nur die Kosten für die verwendeten Materialien aufgenommen werden können, da die bezüglichen Löhne von denen für übrige Bahnhofs-Arbeiten nicht ausgeschieden werden können.

„ „ 258c. Der erste Procentsatz berechnet sich nach dem wirklich verwendeten Anlage-Kapitale von 12 898 290 Thlrn. und der zweite nach der vom Staate aufgewendeten Summe von 11 119 094 Thlrn. (cfr. Erl. zu 86).

b. Obererzgebirgische Staatsbahn.

Erläuterungen zu den Tabellen:

zu Kol. 16. Nur der Bahndamm der Strecke von Zwickau nach den Steinkohlenwerken bei Bockwa ꝛc. hat eine Kronenbreite von 25 Fuß.

„ „ 161. Außerdem sind noch Personen mit Extrazügen befördert worden, von denen aber nicht die Anzahl, sondern nur die Einnahme notirt wird.

„ „ 167, 180b, 184b, 190b u. 200. Die Postgüter werden nicht notirt, da die befördernde Bahn eine Staatsbahn ist und deshalb eine gegenseitige Abrechnung nicht stattfindet.

„ „ 170. Kohlen und Coaks werden in den Registern nicht getrennt geführt, dieselben sind unter den Gütern der ermäßigten Klasse enthalten.

„ „ 173. Die hier aufgeführten Betriebsdienst- und Baugüter sind in besonderen Zügen für die Selbstkosten befördert worden; gelangen dergleichen Güter mit den gewöhnlichen Zügen zum Transport, so sind dieselben frachtfrei und werden nicht notirt.

„ „ 177a. Das Gewicht der nach Stückzahl beförderten Thiere wird ebenfalls nicht notirt.

„ „ 185. Diese geringe Durchschnittszahl wird dadurch begründet, daß die früher zur Sächsisch-Bayerischen Staatsbahn gehörige Kohlenbahn von Zwickau nach den Steinkohlenwerken bei Bockwa ꝛc. jetzt einen Theil der Obererzgebirgischen Staatsbahn bildet und der Hauptverkehr derselben auf der gedachten, circa ½ Meilen langen Strecke stattfindet.

„ „ 193 u. 194a. Dies sind die Einnahmen für die mit Extrazügen beförderten Personen (cfr. Erl. zu Kol. 161).

„ „ 229—232. Hier haben nur die Kosten für die verwendeten Materialien aufgenommen werden können, weil die bezüglichen Löhne von denen für übrige Bahnhofs-Arbeiten sich nicht trennen lassen.

c. Sächsisch-Bayerische Staatsbahn.

I. **Bahngebiet.** Die Bahnstrecke von der Sachsisch-Bayerischen Grenze bis Hof (1,75 Meilen) ist Eigenthum der Königl. Bayerischen Staats-Regierung und wird von der Königl. Sächsischen Staats-Eisenbahn-Verwaltung pachtweise benutzt.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

zu Kol. 2. Das als unbesoldet aufgeführte Mitglied der Direktion ist ein Assessor, welcher nur zu gewissen Verhandlungen zugezogen wird und dafür eine jährliche Entschädigung von 120 Thlrn. erhält.

„ „ 13. In den Tarifen wird die Bahnlänge auf 23,3 Meilen für den Personenverkehr und auf 23,9 Meilen für den Güterverkehr angenommen.

„ „ 21d. Dieser Viaduct besteht aus 4 Etagen, der andere dagegen aus 2 Etagen.

„ „ 123 u. 124. Es wurden abgelassen

zwischen Leipzig und Hof 730 Courier- und Schnellzüge mit durchschnittlich . . . 18 Achsen,
zwischen Leipzig und Zwickau 2920 Personenzüge mit durchschnittlich . . . . . 34 „
2660 Güter- und gemischte Züge mit durchschnittlich . 136 „
90 Material- und Arbeitszüge mit durchschnittlich . 44 „
zwischen Zwickau und Hof 2920 Personenzüge mit durchschnittlich . . . . . 27 „
6205 Güter- und gemischte Züge mit durchschnittlich . . 69 „
30 Material- und Arbeitszüge mit durchschnittlich . . 29 „

„ „ 161. Außerdem sind noch Personen mit Extrazügen befördert worden, von denen aber nicht die Anzahl, sondern nur die Einnahme notirt wird.

„ „ 167, 180b, 184b, 190b u. 200. Die Postgüter werden nicht besonders notirt, da die befördernde Bahn eine Staatsbahn ist und deshalb gegenseitige Abrechnung nicht stattfindet.

„ „ 170. Kohlen und Coaks werden in den Registern nicht getrennt geführt, dieselben sind unter den Gütern der ermäßigten Klasse mitenthalten.

„ „ 173. Die hier aufgeführten Betriebsdienst- und Baugüter sind mit besonderen Zügen für die Selbstkosten befördert worden; gelangen dergleichen Güter mit den gewöhnlichen Zügen zum Transport, so sind dieselben frachtfrei und werden nicht notirt.

„ „ 177a. Das Gewicht der nach Stückzahl beförderten Thiere wird ebenfalls nicht notirt.

„ „ 193 u. 194. Dies sind die Einnahmen für die mit Extrazügen beförderten Personen (cfr. Erl. zu Kol. 161).

„ „ 222. Diese 755 Thlr. repräsentiren die Kosten der außergewöhnlichen Schneebeseitigung, weil diejenigen für gewöhnliches Reinigen der Bahn vom Schnee sich von den übrigen Bahn-Unterhaltungskosten nicht trennen lassen.

„ „ 229—232. Hier haben nur die Kosten für die verwendeten Materialien aufgenommen werden können, weil die bezüglichen Löhne von denen für übrige Bahnhofs-Arbeiten sich nicht scheiden lassen.

14. Königl. Württembergische Staats-Eisenbahn.

I. **Rechnungs-Periode.** Das Rechnungs- und Betriebsjahr ist nicht übereinstimmend mit dem Kalenderjahre, sondern umfaßt die Zeit vom 1. Juli bis ult. Juni. Die vorliegenden statistischen Notizen beziehen sich auf den Zeitraum vom 1. Juli 1862 bis ult. Juni 1863.

II. **Organisation der Verwaltung.** Den Betrieb und die Verwaltung der Württembergischen Staats-Eisenbahnen leitet die „Königl. Eisenbahn-Direktion", welche außer dem Direktor aus 4 administrativen, 4 technischen und 1 merkantilischen Mitgliede besteht. Die letzteren 5 sind zugleich Mitglieder „der Eisenbahn-Bau-Kommission", einer eigenen für die Beaufsichtigung und Leitung des Neubaues von Eisenbahnen eingesetzten Behörde. Von diesen letztern beziehen 3 ihren Gehalt ausschließlich aus der Baukasse.

Die Eisenbahn-Direktion hat zu ihrer Unterstützung einen Betriebs-Inspektor, welcher mit der Ueberwachung des Fahr- und Abfertigungsdienstes im Einzelnen betraut ist.

Für die Betriebsleitung und Verwaltung der Telegraphen besteht die „Königliche Telegraphen-Direktion". Die einer kollegialischen Berathung bedürfenden Geschäfte derselben werden aber gemeinschaftlich mit der Eisenbahn-Direktion behandelt.

III. Das **Bahngebiet** der Württembergischen Staatsbahnen umfaßt:

1) die Hauptbahn von Bruchsal über Bietigheim, Stuttgart, Cannstatt, Plochingen, Ulm und Bieberach nach Friedrichshafen . . . . . 36,35 Meilen

2) die Zweigbahnen a) von Bietigheim über Heilbronn nach Hall . . . . . 11,03 „
b) von Cannstatt über Aalen nach Wasseralfingen . . . . . 9,85 „
c) von Plochingen über Reutlingen nach Rottenburg . . . . . 7,48 „

zusammen 65,31 Meil.

Hiervon liegen 2,7 Meilen auf Großherzogl. Badischem Gebiete.

Von der sub 2a aufgeführten Zweigbahn wurde die Strecke Heilbronn-Hall (7,1 Meil.) am 4. August 1862 dem Betriebe übergeben, war somit nur 331 Tage im Betriebe. Hiernach ergiebt sich ein mittlerer Jahresdurchschnitt von . . . . . 64,64 Meil.

IV. **Bahn-Anlagen.** Es haben Erweiterungen mehrerer Bahnhöfe, sowohl in Betreff der Gebäude als auch hinsichtlich der Geleise und der Einrichtung von Bodenwaagen auf solcher bedürftigen Stationen stattgefunden. Außerdem wurden Vorbereitungen zu einer beträchtlichen Erweiterung des Stuttgarter Bahnhofs getroffen.

V. Das **Benutzungs-Verhältniß** der verschiedenen Wagenklassen im Jahre $18^{62}/_{63}$ war folgendes:

	bei gewöhnlichen Zügen	bei Schnellzügen	überhaupt
I. Klasse	0,69 Proc.	8,55 Proc.	1,10 Proc.
II. „	15,99 „	91,45 „	19,96 „
III. „	83,32 „	— „	78,94 „
	100 Proc.	100 Proc.	100 Proc.

VI. **Beamten-Pensions- und Unterstützungskasse.** Die höheren Beamten der Eisenbahn-Verwaltung participiren an der allgemeinen Pensions-Anstalt für die Staatsdiener und deren Hinterbliebene. Für die übrigen Bediensteten, die nicht Staatsdiener sind, besteht seit 1845 eine Unterstützungskasse gemeinschaftlich mit der Bodensee-Dampfschifffahrts-, Post- und Telegraphen-Verwaltung, an welcher die sämmtlichen niederen Bediensteten Theil zu nehmen verpflichtet sind.

VII. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

zu Kol. 2a. Dies unbesoldete Mitglied ist das merkantilische.

„ „ 71—74. Es sind hier nur die längs der Bahn bestehenden Leitungen, Apparate und Stationen aufgenommen. Außerdem bestehen noch mehrere Leitungen, die theilweise gleichfalls Eisenbahnstationen verbinden und daher immerhin von Bedeutung für den Bahnbetrieb sind.

„ „ 102a. Hierunter sind 120 zum Langholztransport eingerichtete Wagen.

„ „ 104a u. 109d. Die hier aufgeführten Wagen sind nicht zum Maschinentransport eingerichtet, sondern nur zum Materialientransport auf kürzere Strecken. Dieselben haben durchschnittlich 20 Centner Tragkraft pro Achse.

„ „ 109e. Diese Wagen sind als Pferdestallwagen eingerichtet. Zum Vieh- und Equipagentransport überhaupt ist die Mehrzahl der Güterwagen geeignet.

„ „ 111. Die größte überhaupt zulässige Belastung einer Achse beträgt 146 Ctr.; dienstlich, d. h. ohne der Conventionalstrafe wegen Wagenüberlastung zu verfallen, sind 105 Ctr. erlaubt.

„ „ 120. Diese Summe stellt die Anschaffungskosten der Postwagen dar, welche von der Eisenbahn-Verwaltung zu liefern sind.

„ „ 121e. Unter der hier angegebenen Meilenzahl sind auch die Leistungen der Maschinen bei Voraus- und Nachzügen begriffen, welche von einzelnen Stationsvorständen angeordnet werden können.

„ „ 123b. In dieser Anzahl sind 601 Extrazüge einbegriffen.

„ „ 167 u. 200. Für die Beförderung der fahrenden Postbureaus, der Posteffecten ꝛc. erhält die Bahn- von der Postverwaltung eine Aversional-Entschädigung, welche in Kol. 200 aufgeführt ist.

„ „ 217. Die Unterhaltungskosten der Telegraphen sind unbekannt, da, wie oben angeführt, für dieselben eine eigene getrennte Verwaltung besteht.

„ „ 233. In dieser Summe sind auch die Kosten für Heizung der Wagen enthalten.

„ „ 239. Dies ist die Differenz zwischen gezahlter und empfangener Wagenmiethe; die gezahlte Wagenmiethe betrug 55 765 Thlr.

„ „ 284a. Dieser Unfall fand durch Zusammenstoß zweier Maschinen statt.

IIa. Privatbahnen

unter Staatsverwaltung.

15. Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Eisenbahn.

Unter dieser Bezeichnung werden zwei verschiedene Bahnen verstanden, nämlich die Aachen-Düsseldorfer und die Ruhrort-Crefelder. Dieselben sind Eigenthum zweier Actiengesellschaften, werden aber seit dem Jahre 1850 vom Staate verwaltet, und zwar durch die „Königl. Preuß. Direktion der Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Eisenbahn."

Das Nähere ist in der Statistik pro 1860 S. 18 und den vorhergehenden Jahrgängen mitgetheilt.

a. Aachen-Düsseldorfer Eisenbahn.

I. **Besitzverhältnisse.** Die Strecke Aachen-Richterich-Kohlscheidt und die Kohlenzweigbahn Kohlscheidt-Kämpchen (720 Ruthen) sind gemeinschaftliches Eigenthum der Aachen-Düsseldorfer und Aachen-Mastrichter Eisenbahn-Gesellschaften.

II. Die **Betriebsmittel** sind gemeinschaftliches Eigenthum beider Gesellschaften, und zwar zu ⅔ der Aachen-Düsseldorfer und zu ⅓ der Ruhrort-Crefelder E. Ausgeschlossen hiervon sind die den Rheintraject vermittelnden Dampfschiffe und Hebewerke.

Im Jahre 1863 wurden angeschafft und in Betrieb gestellt: 2 gekuppelte Güterzug-Maschinen mit Tendern und 63 vierrädrige offene Güterwagen à 200 Ctr. Ladefähigkeit; dagegen wurden ausrangirt: eine Personenzug-Maschine und 8 vierrädrige offene Güterwagen.

III. **Verkehr und Ertrag.** Im Jahre 1863 wurden 62 969 Personen oder 6,1 Proc. und 928 304 Ctr. Güter (mit Einschluß der tarifirten Baugüter aber 921 068 Ctr. oder 14 Proc. tarifirte Güter) mehr befördert als im Vorjahre. Die Einnahme aus dem Personenverkehre ist um 10 301 Thlr. oder 4,2 Proc., die aus dem Güterverkehre um 20 876 Thlr. oder 7,18 Proc., die Gesammt-Einnahme jedoch nur um 28 646 Thlr. oder 4,84 Proc. größer gewesen als im Jahre 1862, da der Viehtransport einen Ausfall von 2500 Thlrn. ergab. Bei den Betriebs-Ausgaben wurde gegen 1862 eine Ersparniß von 1,01 Proc. erzielt.

In Folge dieser günstigen Resultate war ein Staatszuschuß zur Deckung der garantirten 3½ Proc. Zinsen der Stamm-Actien von nur noch 31 942 Thlrn. erforderlich, also um 22 517 Thlr. oder 41 Proc. weniger als im Vorjahre.

Das Jahr 1863 hat demnach unter den 11 Jahren seit der Eröffnung des Betriebes das günstigste Resultat geliefert.

IV. **Beamten-Pensionskasse.** Es bestehen für die Aachen-Düsseldorfer und Ruhrort-Crefelder E.

1) eine gemeinschaftliche Pensions- und Unterstützungskasse für sämmtliche nicht definitiv angestellte Beamte, welche ult. 1863 einen Bestand von 104 207 Thlrn. und 406 Theilnehmer hatte;

2) ein gemeinschaftlicher Pensionsfonds für definitiv angestellte Beamte, mit einem Bestande von 24 027 Thlrn. ult. 1863 und 130 Theilnehmern.

V. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

zu Kol. 2b. Hierunter befindet sich ein Hülfsarbeiter.

„ „ 122. Es wurden von den gemeinschaftlichen Lokomotiven zurückgelegt:

a) auf der Aachen-Düsseldorfer E.	54 782 Nutzmeilen
b) auf der Ruhrort-Crefelder E.	27 928 „
zusammen	82 710 Nutzmeilen,

welche den Berechnungen Kol. 125b, 127c, 129c und 137b zu Grunde gelegt sind.

Ferner haben Lokomotiven der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft auf der Aachen-Düsseldorfer E., und zwar auf der Strecke zwischen Neuß und Obercassel, 5951 Nutzmeilen vor Personenzügen zurückgelegt.

Den Durchschnittsberechnungen Kol. 212b, 244a und 255b sind deshalb 54 782 + 5951 = 60 733 Nutzmeilen zu Grunde gelegt worden.

„ „ 125 u. 127. Zum Anheizen der Lokomotiven werden Reiserwellen und Coaks verwendet; die Reiserwellen sind nach ihrem cubischen Inhalte auf Holz reducirt.

„ „ 136. Dies ist der Durchschnittspreis für eine Reiserwelle.

„ „ 151a. Von den hier aufgeführten Achsmeilen sind auf der Aachen-Düsseldorfer E. 2 021 976 und auf der Ruhrort-Crefelder 1 287 697 Achsmeilen zurückgelegt worden.

„ „ 206a. Diese 376 Thlr. sind für die beförderten 209 Stück Luxuspferde eingenommen; die Einnahme für die beförderten Koppelpferde ist in Kol. 206b mitenthalten.

„ „ 262. Zur Verzinsung der mit 3½ Proc. garantirten Stamm-Actien waren 108 058 Thlr. = 2,70 Proc. vorhanden. Der Rest von 31 942 Thlrn. = 0,80 Proc. wurde durch Staatszuschuß gedeckt, welcher im Vorjahre 54 458 Thlr. oder 1,36 Proc. betragen hat.

„ „ 333—352. Die mit 94 741 Thlrn. beginnende Zeile bezieht sich auf die oben unter Nr. IV. 1 näher bezeichnete Pensions- und Unterstützungskasse für die nicht definitiv angestellten Beamten, und die mit 20 695 Thlrn. beginnende Zeile auf den ebendaselbst ad 2 bezeichneten Pensionsfonds für die definitiv angestellten Beamten der Aachen-Düsseldorfer und Ruhrort-Crefelder Eisenbahn.

b. Ruhrort-Crefelder Eisenbahn.

I. Die **Betriebsmittel** und die **Beamten-Pensions- 2c. Kassen** sind mit der Aachen-Düsseldorfer E. gemeinschaftlich. Das Nähere hierüber ist in dem Berichte derselben ad II resp. IV ersichtlich.

II. **Verkehr und Ertrag.** Die Verkehrs-Verhältnisse haben sich im Jahre 1863 abermals wesentlich gehoben. Der Personen-Verkehr weist gegen das Vorjahr eine Zunahme um 31 571 Reisende oder 5,7 Proc. und eine Mehreinnahme von 4281 Thlrn. oder 4,3 Proc. nach. Im Güterverkehre stieg die Frequenz um 748 325 Ctr. (mit Einschluß der tarifirten Baugüter aber um 750 540 Ctr. oder 13,7 Proc.) und die Einnahme um 21 920 Thlr. oder 8,4 Proc. gegen 1862. An Vieh wurden 2160 Stück oder 6 Proc. mehr befördert, welche eine Mehr-Einnahme von 402 Thlrn. brachten.

Die Gesammt-Einnahmen (excl. 73 Thlr. Ueberträge früherer Jahre) übersteigen die des Vorjahres um 25 721 Thlr. oder 6,49 Proc., während die Ausgaben nur 39,11 Proc. der Einnahmen, im Jahre 1862 dagegen 39,73 Proc. derselben betrugen. Es konnten deshalb nach Deckung des Reserve- und Erneuerungsfonds gemäß der neueren, höheren Anforderungen 5 Proc. Dividende, der höchsten bis jetzt, vertheilt werden.

III. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

zu Kol. 83. Hier sind die Anlagekosten der Trajekt-Anstalt bei Ruhrort aufgeführt. Ueber dieselbe, resp. über die an beiden Ufern des Rheins erbauten hydraulischen Hebewerke sind in der Statistik pro 1855 S. 2 ad II nähere Mittheilungen enthalten.

„ „ 206a. Dies ist die Einnahme für die beförderten 15 Stück Luxuspferde, diejenige für Koppelpferde ist in Kol. 206b mitenthalten.

„ „ 207. Hierin sind 70 161 Thlr. Einnahmen der Trajekt-Anstalt bei Ruhrort enthalten.

„ „ 234. Hiervon kommen auf Güterverladung 5746 Thlr. und auf die An- u. Abfuhr der Güter 1177 Thlr.

„ „ 235. Dies sind die Kosten des Rhein-Trajekts.

16. Bergisch-Märkische Eisenbahn.

I. **Verwaltung.** Die Bergisch-Märkische Eisenbahn ist Eigenthum einer Actien-Gesellschaft; die Verwaltung derselben ist für immer dem Staat übertragen und wird von der „Königl. Eisenbahn-Direktion zu Elberfeld" geführt. Neben der Direktion fungirt eine aus 12 Mitgliedern und ebensoviel Stellvertretern gebildete Deputation der Actionaire, welche in den wichtigeren Angelegenheiten mit ihrem Gutachten gehört wird und von der die Rechnungen geprüft und dechargirt werden.

II. **Bahngebiet.** Das Bergisch-Märkische Eisenbahn-Unternehmen hat durch Erwerbung der Prinz-Wilhelm-Eisenbahn, Vollendung der Verbindungsbahn zwischen der Letzteren und der Dortmund-Witten-Duisburger Linie bei Steele, sowie durch die Fertigstellung der Zweigbahn Steele-Dahlhausen eine weitere Ausdehnung erfahren und umfaßte am Schlusse des Jahres 1863

1) die Bergisch-Märkische Bahn mit den Strecken Düsseldorf-Elberfeld-Dortmund, Dortmund-Soest, Bohwinkel-Steele und Dortmund-Duisburg mit den Zweigbahnen Witten-Langendreer, Mülheim-Oberhausen, Langendreer-Laer, Steele-Dahlhausen und von Duisburg nach dem Rhein-Ruhr-Kanal resp. den Etablissements im Hochfelde;

2) die Ruhr-Sieg-Bahn mit den Strecken Hagen-Siegen und Herdecke-Einhaus.

Die Betriebslänge dieser Strecken betrug:

von Düsseldorf	bis Dortmund	11,26	Meilen,
„ Dortmund	„ Soest	7,16	„
„ Dortmund	„ Duisburg	7,24	„
„ Witten	„ Langendreer	0,70	„
„ Langendreer	„ Laer	0,41	„
„ Mülheim	„ Oberhausen	0,69	„
„ Steele	„ Dahlhausen	0,52	„
„ Duisburg	nach dem Rhein-Ruhr-Kanal und den Etablissements im Hochfelde	0,58	„
„ Steele	bis Bohwinkel	4,47	„
„ Hagen	„ Siegen	14,10	„
„ Herdecke	„ Einhaus	0,32	„
	zusammen	47,42	Meilen.

Davon sind auf der Strecke Steele-Bohwinkel vom 1. Januar bis ult. Mai 4,37 Meilen, vom 1. Juni bis ult. Dezember 4,47 Meilen, die Zweigbahn Steele-Dahlhausen (0,52 M.) dagegen seit 21. September 1863 im Betriebe gewesen. Es beträgt daher der mittlere Jahresdurchschnitt aller Linien . . . . . 47,01 Meilen.

III. **Vertheilung der gemeinschaftlichen Ausgaben.** Die Kosten der Bahnverwaltung werden von vorne herein für die Bergisch-Märkische und Ruhr-Sieg-Bahn getrennt gehalten, die Kosten der Transport-Verwaltung nach Verhältniß der durchlaufenen Lokomotiv- und Wagen-Achsmeilen repartirt, die Kosten der Central-Verwaltung aber nach Verhältniß der Bahnlänge getragen.

IV. **Betriebsmittel.** Im Jahre 1863 sind beschafft resp. durch die Erwerbung der Prinz-Wilhelm-Eisenbahn übernommen: 23 Lokomotiven, 21 Personenwagen mit 1302 Plätzen, ferner 11 Gepäckwagen, 75 bedeckte Güterwagen à 150 Ctr., 22 offene Viehwagen à 100 Ctr., 356 offene Güterwagen à 100 Ctr., 162 offene Güterwagen à 200 Ctr., überhaupt 626 Gepäck- und Güterwagen mit einer Ladungsfähigkeit von 82 490 Centnern.

V. **Beamten-Pensionskasse.** Es bestehen:

1) eine von der Königl. Direktion unter Mitwirkung eines aus 5 Mitgliedern bestehenden Curatoriums verwaltete Pensions- und Unterstützungs-Kasse für sämmtliche nicht definitiv angestellte Beamte, welche ult. 1863 einen Bestand von 223 112 Thlrn. und 1493 Theilnehmer hatte;

2) eine in gleicher Weise verwaltete Pensions-Kasse für die definitiv angestellten Beamten, welche ult. 1863 einen Bestand von 28 943 Thlrn. und 77 Theilnehmer hatte.

Beide Kassen sind in den Tabellen Kol. 333 bis 352 aufgeführt.

3) für die Beamten, welche weniger als 500 Thlr. Gehalt beziehen, sowie für die ständigen Arbeiter eine von dem Curatorium der Pensions- und Unterstützungskasse verwaltete Kranken- und Unterstützungs-Kasse, welche ult. 1863 einen Bestand von 11 558 Thlrn. hatte und zu welcher 1422 Beamte und 469 Arbeiter gehörten.

Die früher für die Beamten und Arbeiter der Prinz-Wilhelm-Eisenbahn bestandene Krankenkasse ist mit der ad 3 erwähnten vereinigt worden.

VI. Erläuterungen zu den Tabellen:

zu Kol. 13. In den Tarifen wird die Bahnlänge für den Personenverkehr auf 45,62 Meilen und für den Güterverkehr auf 47,12 Meilen angenommen, weil auf der Zweigbahn Herdecke-Einhaus (0,22 Meilen), Langendreer-Laer (0,41 M.), Duisburg-Hochfeld (0,58 M.) und Steele-Dahlhausen (0,52 M.) ein Personenverkehr nicht stattfindet.

„ „ 15. Die Betriebs-Eröffnung der einzelnen Bahnstrecken fand in nachstehender Weise statt:

1) Düsseldorf-Elberfeld-Dortmund.

am 20. Dezember 1838 Düsseldorf-Erkrath,
„ 10. April 1841 Erkrath-Bohwinkel,
„ 3. Septbr. 1841 Bohwinkel-Elberfeld, und zwar für den Personenverkehr, für den Güterverkehr dagegen Anfangs Dezember 1841.
„ 9. Oktober 1847 Elberfeld-Schwelm für den Personenverkehr,
„ 20. Dezbr. 1848 Schwelm-Dortmund für den Güter- und
„ 9. März 1849 für den Personen-Verkehr.

2) Bohwinkel-Steele.

„ 1. Dezember 1847
„ 1. Juni 1863 die Verbindungsb. mit Dortmund-Duisburg bei Steele.

3) Dortmund-Soest

am 9. Juli 1855.

4) Ruhr-Sieg-Eisenbahn.

„ 21. März 1859 Hagen-Letmathe,
am 16. Juli 1860 Letmathe-Altena und Herdecke-Einhaus,
„ 6. August 1861 Altena-Siegen.

5) Dortmund-Witten-Duisburg.

im Januar 1859 Duisburg-Rhein-Ruhr-Kanal im Hochfeld (auf welcher Strecke die Köln-Mindener Bahn den Betrieb bis 1. Mai 1862 bewirkte),
am 1. Februar 1860 Dortmund-Dorstfeld-Germania (ein Theil der Strecke Dortmund-Langendreer),
„ 26. Oktober 1860 Witten-Bochum-Engelsburg,
„ 1. März 1862 Bochum-Oberhausen,
„ 1. Mai 1862 Mülheim-Duisburg,
„ 4. Oktober 1862 Dortmund-Langendreer und Langendreer-Laer,
„ 21. Septbr. 1863 Steele-Dahlhausen.

„ „ 32, 33, 40 u. 41. Die Zahl der Jahre, seit denen die Schienen und Schwellen liegen und die Procentsätze, bis zu welchem Theile dieselben bis jetzt erneuert sind, lassen sich nur für die einzelnen Strecken der Bergisch-Märkischen Eisenbahn angeben und sind in nachstehender Tabelle aufgeführt:

		Strecke					
		Düsseldorf-Dortmund I. Geleise.	Elberfeld-Dortmund II. Geleise.	Dortmund-Soest.	Witten-Duisburg u. s. w.	Steele-Bohwinkel.	Hagen-Siegen.
„ „ 32.	Zahl der Jahre, seit denen die Schienen durchschnittlich liegen	18	5	8½	3	16 die leichten Stuhlschienen, 3½ d. schwer. Schienen.	3
„ „ 33.	Procentsatz, bis zu welchem Theile						
	a) die schweren Schienen	155	40	27	1,47	9,48	Waren noch garantiepflichtig.
	b) „ leichten Schienen		—	—	—	65,05	
	c) „ Schienenstühle	—	—	—	—	71,05	
	d) „ Stoßverbindungen (Laschen)	—	—	16,2	—	65.05	0,04
	e) „ Nägel	53	35	12	0,08	97,17 für die leicht. Stuhlsch. u. 7,40 für die Schienen des Normalprof.	1,50
	bis jetzt erneuert sind.						
„ „ 40.	Zahl der Jahre, seit denen die Schwellen durchschnittlich liegen	18	5	8½	3	16	3
„ „ 41.	Procentsatz, bis zu welchem Theile die Schwellen bis jetzt erneuert sind	62	22	10	—	64,2	0,24

Die Schienen auf den Bahnstrecken
a) Düsseldorf-Dortmund I. Geleise
b) Elberfeld-Dortmund II. Geleise
c) Steele-Bohwinkel
sind nicht sämmtlich in Folge vollständiger Abnutzung erneuert worden, es wurden vielmehr auf der Strecke

ad a) die ursprünglich gelegten leichteren Schienen sämmtlich
ad b) die in einzelnen Bahnstrecken eingelegten Schienen eines symmetrischen Profils theilweise,

ad c) die beim Bau zur Verwendung gekommenen Stuhl- und symmetrischen Schienen zum größten Theil

durch Schienen eines schweren Profils (Normal-Profil) ersetzt und die noch brauchbaren in den Nebengeleisen auf den Bahnhöfen wieder verwendet.

Mit Rücksicht hierauf ist ein Procentsatz für die Erneuerung der Stoßverbindungen auf den Strecken a und b nicht ausgeworfen, da der Wechsel der Schienenprofile auch einen Wechsel der im Uebrigen noch brauchbaren Stoßverbindungen zur Folge gehabt hat.

zu Kol. 74. Hiervon sind 3 Hülfsstationen.

„ „ 89. Die Stamm-Actien sind vom Staate nicht garantirt, dagegen hat derselbe eine Zins-Garantie auf Höhe von 3½ Proc. für das Anlage-Kapital der Ruhr-Sieg-Bahn im Nominalbetrage von 18 000 000 Thlrn. 3½ procentiger Prioritäts-Obligationen III Serie (in Kol. 88c mitenthalten) übernommen.

„ „ 96. Außer den hier aufgeführten Wagen besitzt die Verwaltung noch einen Antheil an 6 Personenwagen I. und II. Klasse des Rheinisch-Thüringischen Verbandes.

„ „ 100b. Hierin sind 8 combinirte Post- und Gepäckwagen enthalten.

„ „ 128a. Diese 785 Ctr. Coals wurden zum Anheizen und beim Stationiren verwendet.

„ „ 144 u. 145. Besondere Arbeitswagen sind nicht vorhanden, die in Kol. 145 aufgeführten 152 870 Achsmeilen sind vielmehr ebenfalls von den Güterwagen, wenn auch in Arbeitszügen, zurückgelegt.

Bei Feststellung der Leistungen pro Achse (Kol. 144) sind diese Achsmeilen nicht berücksichtigt.

„ „ 147b. Hiervon kommen 35 497 Achsmeilen auf Gepäck- und 253 429 Achsmeilen auf Postwagen.

„ „ 148b—151b, 186, 198, 209, 212, 226, 252, 255 u. 258b. Diesen Durchschnittsberechnungen ist die durchschnittlich im Betriebe gewesene Bahnlänge von 47,01 Meilen oder 354,08 Kilometern zum Grunde gelegt worden, welche sich für den Personenverkehr (Kol. 148, 149, 186a und 198) auf 45,58 Meilen oder 343,31 Kilometer reducirt (siehe Erläuterung zu Kol. 13).

„ „ 195. Diese 2618 Thlr. sind extraordinäre Einnahmen.

„ „ 229, 231 u. 232. Dies sind die Kosten der verbrauchten Schmier- und Putzmaterialien, die für das Schmieren und Putzen gezahlten Arbeitslöhne sind dagegen in Kol. 227 mitenthalten.

„ „ 268 u. 272. Außer den hier aufgeführten Ausgaben sind gezahlt resp. geleistet worden:

1) aus dem Reservefonds:

a) Entschädigung für die bei Unfällen beschädigten Güter	195 Thlr.
b) für Vorarbeiten zur Herstellung neuer Bahnlinien	2312 „
c) an sonstigen Ausgaben	17 714 „
zusammen	20 221 Thlr.

2) aus dem Erneuerungsfonds:

an Rechnungsvergütigungen . . . . . 25 Thlr.

„ „ 274. Ende 1863 waren im Betriebe 47,42 Meilen, durchschnittlich 47,01 Meilen,

„ 1862 incl. Prinz-Wilhelm-E. 46,50 „ „ 43,93 „

mithin 1863 mehr . . 0,62 Meilen, durchschnittlich 3,08 Meilen.

„ „ 275 u. 276. Eine Vergleichung der im Jahre 1863 beförderten Personen und Güter mit den Resultaten Vorjahrs ist unzuverlässig und würde zu unrichtigen Schlüssen führen, nicht nur, weil die Dortmund-Duisburger Bahn auf den Strecken Bochum-Oberhausen, Mülheim-Duisburg mit der Hochfeldbahn, Dortmund-Langendreer und Langendreer-Laer nur successive in Betrieb genommen ist, sondern namentlich, weil die mit dem 1. Januar 1863 in das Bergisch-Märkische Unternehmen aufgenommene Prinz-Wilhelm-E. bis dahin getrennt verwaltet wurde und die für diese früher nachgewiesenen Resultate, soweit sie den Uebergangs- und den transitirenden Verkehr betreffen, in den Ergebnissen des Bergisch-Märkischen Unternehmens mitenthalten sind.

Die Kol. 275 u. 276 sind daher unausgefüllt geblieben.

„ „ 277. Nicht minder bedeutungslos bleibt eine Vergleichung der erzielten, für die einzelnen Bahnen allerdings getrennt gehaltenen Erträge. Lassen sich diese auch für die nunmehr vereinigten Strecken ermitteln, und ist es auch möglich, die auf der Dortmund-Duisburger Linie in den einzelnen Monaten erzielten Einnahmen annähernd auf eine Jahres-Einnahme zurückzuführen, so ist doch durch den Hinzutritt der Prinz-Wilhelm-E., namentlich nach Herstellung ihrer Verbindung mit der Dortmund-Duisburger Bahn, eine wesentliche Umgestaltung der Verkehrs-Verhältnisse herbeigeführt, aus welcher sich für die Durchschnittsberechnungen der von den Personen und Gütern zurückgelegten Meilen, der Erträge pro Person und Meile, sowie pro Centner und Meile so erhebliche Abweichungen herleiten, daß eine Gegenüberstellung mit den Ergebnissen der Vorjahre nur zu irrigen Auffassungen Veranlassung geben würde.

„ „ 283. Im Jahre 1862 wurden für die Bergisch-Märkischen Stamm-Actien (Littr. A) 6½ Proc., für

die inzwischen umgetauschten Stamm-Actien Littr. B (Dortmund-Soester) 4 Proc. und für die nunmehr gleichfalls eingelösten resp. umgetauschten Prinz-Wilhelm-Actien gar keine Dividende gezahlt.

„ „ 333—352. Die mit 189 805 Thlrn. beginnende Zeile bezieht sich auf die oben unter Nr. V. 1 näher bezeichnete Pensions- und Unterstützungs-Kasse für die nicht definitiv angestellten Beamten und die mit 23 678 Thlrn. beginnende Zeile auf die ad 2 bezeichnete Pensionskasse für die definitiv im Staats-Eisenbahndienste angestellten Beamten.

17a. Löbau-Zittauer Eisenbahn.

I. **Verwaltung.** Der Betrieb der Löbau-Zittauer Eisenbahn, welche Eigenthum einer Actien-Gesellschaft ist, wird von der „Königl. Staats-Eisenbahn-Direktion zu Dresden" geleitet.

Die Gesellschaft wird durch das aus 3 Mitgliedern bestehende Direktorium, welches auch für die Zittau-Reichenberger Eisenbahn fungirt, vertreten und steht diesem ein aus 9 Gesellschafts-Mitgliedern bestehender Ausschuß berathend und beaufsichtigend zur Seite.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

zu Kol. 2. Die Zahl und die Gehalte ꝛc. der Mitglieder der Direktion sind bei den Sächsischen östlichen Staatsbahnen aufgeführt.

„ „ 33 u. 41. Diese Angaben gelten nur für die Erneuerungen in den Jahren 1855 bis incl. 1863, da die in den früheren Jahren stattgefundenen nicht notirt worden sind.

„ „ 161. Außerdem sind noch Personen mit Extrazügen befördert worden, von welchen aber nicht die Anzahl, sondern nur die Einnahme notirt wird.

„ „ 170. Kohlen und Coaks werden in den Registern nicht getrennt geführt, dieselben sind unter den Gütern der ermäßigten Klasse mitenthalten.

„ „ 173. Die hier aufgeführten Betriebsdienst- und Baugüter sind mit besonderen Zügen für die Selbstkosten befördert worden; die mit den gewöhnlichen Zügen zum Transport kommenden dergl. Güter sind frachtfrei und werden nicht notirt.

„ „ 177a. Ebenso wird das Gewicht der nach Stückzahl beförderten Thiere nicht notirt.

„ „ 193 u. 194a. Dies sind die Einnahmen für die mit Extrazügen beförderten Personen (cfr. Erläuterung zu Kol. 161).

„ „ 229—232. Hier haben nur die Kosten für die verwendeten Materialien aufgenommen werden können, weil die bezüglichen Löhne von denen für übrige Bahnhofsarbeiten sich nicht trennen lassen.

„ „ 333—352. Die Beamten-Pensions- ꝛc. Kasse ist mit derjenigen für die Angestellten der Sächsischen Staatsbahnen vereinigt und enthält der Bericht der Sächsischen östlichen Staatsbahnen unter Nr. V das Nähere hierüber.

17b. Zittau-Reichenberger Eisenbahn.

I. **Verwaltung.** Die mit 0,₆₅ Meilen im Königreich Sachsen und mit 2,₅₀ Meilen im Königreich Böhmen liegende Zittau-Reichenberger Eisenbahn ist Eigenthum einer Actien-Gesellschaft, der Betrieb wird aber von der „Königl. Staats-Eisenbahn-Direktion zu Dresden" vertragsweise geleitet.

Die Gesellschaft wird durch das aus 3 Mitgliedern bestehende Direktorium, welches zugleich auch für die Löbau-Zittauer Eisenbahn fungirt, vertreten und steht diesem ein aus 9 Gesellschafts-Mitgliedern bestehender Ausschuß berathend und beaufsichtigend zur Seite.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

zu Kol. 2. Die Zahl und die Gehalte ꝛc. der Mitglieder der Direktion sind bei den Sächsischen östlichen Staatsbahnen aufgeführt.

„ „ 170. Kohlen und Coaks werden in den Registern nicht getrennt geführt, dieselben sind unter den Gütern der ermäßigten Klasse mitenthalten.

„ „ 173. Die hier aufgeführten Betriebsdienst- und Baugüter sind mit besonderen Zügen für die Selbstkosten befördert worden; die mit den gewöhnlichen Zügen zum Transport kommenden dergleichen Güter sind frachtfrei und werden nicht notirt.

„ „ 177a. Das Gewicht der nach Stückzahl beförderten Thiere wird nicht notirt.

„ „ 222. Dies sind die Kosten der außergewöhnlichen Schneebeseitigung, weil diejenigen für gewöhnliches Reinigen der Bahn vom Schnee sich von den übrigen Bahn-Unterhaltungskosten nicht scheiden lassen.

„ „ 229—232. Hier haben nur die Kosten für die verwendeten Materialien aufgenommen werden können, da die bezüglichen Löhne von denen für übrige Bahnhofs-Arbeiten nicht zu trennen sind.

„ „ 333—352. Die Beamten-Pensions- ꝛc. Kasse ist mit derjenigen für die Angestellten der Sächsischen Staatsbahnen vereinigt und enthält der Bericht der Sächsischen östlichen Staatsbahnen unter Nr. V. das Nähere hierüber.

18a. Oberschlesische Eisenbahn.

I. Das **Bahngebiet** der Oberschlesischen Eisenbahn wurde durch die am 16. März 1863 erfolgte Inbetriebsetzung der 0,5 Meilen langen Bahnstrecke Neuberun-Oswiecim erweitert und umfaßte ult. 1863:

1) die Hauptbahn von Breslau nach Myslowitz . . . . . 26,06 Meilen
und von Myslowitz nach Slupna (Landesgrenze) 0,23
zusammen 26,29 Meilen,

2) folgende Zweigbahnen:
a) von Zabrze nach der Coaksanstalt und den Schächten der „Königin-Louise-Grube" (nach der erfolgten Veräußerung eines Theils derselben) . . . . 0,17 Meilen
b) von Gleiwitz nach der Gleiwitzer Hütte . . . . . 0,12 „
c) „ Kattowitz nach der „Emanuelsegen-Grube" und „Idahütte" . . . . 1,70 „
d) „ Morgenroth nach der „Karl-Emanuel-Grube" . . . . . 0,39 „
e) „ Myslowitz über Neuberun nach Oswiecim . . . . . 3,04 „
f) „ Schoppinitz (bei Kattowitz) nach der Landesgrenze bei Sosnowice . . 0,24 „
g) „ Morgenroth nach Tarnowitz . . . . . 2,31 „
h) „ Kattowitz nach „Karolinen-Grube" (Hohenlohe-Hütte) mit einer Abzweigung von 0,07 M. nach der Maschinen-Bau-Anstalt . . . . . 0,70 „
c) von Schwientochlowitz nach Königshütte . . . . . 0,39 „
zusammen . . . . . 9,06 „
Ueberhaupt 35,35 Meilen.

Außer den vorstehend aufgeführten Zweigbahnen besteht noch eine von Kunigunden-Weiche (zwischen Kattowitz und Myslowitz) nach der Louisenglücks-Grube von . . . . . 0,37 „ welche sich seit dem 1. November 1861 im Betriebe befindet.

Die Kosten des Baues dieser Bahn sind zwar auch von der Oberschlesischen Eisenbahn-Gesellschaft bestritten worden, die Gewerkschaft der Louisenglücks-Grube hat dieselben jedoch vertragsmäßig binnen 10 Jahren zu amortisiren; nach vollendeter Amortisation erlangt die Gewerkschaft das Eigenthum der Bahnanlage, mit Ausnahme des Grund und Bodens, welcher Eigenthum der Eisenbahn-Gesellschaft verbleibt.

Von den vorstehend aufgeführten Bahnstrecken sind verpachtet:
die Strecke Myslowitz-Slupna (Landesgrenze) an die Kaiser Ferdinands Nordbahn und
die Zweigbahn von Kattowitz nach Emanuelsegen-Grube und Idahütte an die Wilhelmsbahn

Diese sowohl, wie die nicht betriebene Zweigbahn nach der Kattowitzer Maschinenbau-Anstalt von 0,07 M. (ad 2h dieses Berichts mitenthalten) und

3) die schmalspurigen Zweigbahnen im Oberschlesischen Bergwerks- und Hüttenreviere in einer Ausdehnung von . . . . . 12 Meilen
sind in den vorliegenden statistischen Notizen nur bei Kol. 76 berücksichtigt.

Den Fahrbetrieb zwischen den Endstationen Neuberun und Oswiecim (dem Grenzbahnhofe der Kaiser Ferdinands Nordbahn) vermitteln die Bahnzüge der Oberschlesischen Bahn, denjenigen zwischen Kattowitz und Sosnowice (dem Grenzbahnhofe der Warschau-Wiener Bahn) die Bahnzüge der letzteren.

Auf den schmalspurigen Zweigbahnen ist das gesammte mit Pferden betriebene Fahrgeschäft einem Unternehmer pachtweise überlassen. Das Beförderungs-Quantum, vorherrschend in Steinkohlen, Galmei und Eisenerz bestehend, umfaßte 10 738 407 Z.-Ctr. mit 13 779 009 Centnermeilen und einer Einnahme von 69 873 Thlrn.

II. Ueber die **Verwaltung** der Oberschlesischen Eisenbahn und die **Betriebsleitung** der Stargard-Posener Eisenbahn enthält der Jahrgang 1862 der Statistik Seite 25, sowie die vorhergehenden Jahrgänge das Nähere. Veränderungen hiergegen sind im Jahre 1863 nicht eingetreten.

III. **Industrielle Anlagen.** Die Oberschlesische Eisenbahn-Gesellschaft besitzt eine aus 194 Dulait'schen und 20 Ruppel-Oefen bestehende Coaks-Anstalt in Zabrze nebst einem damit verbundenen Kohlenquetschwerke und einer Chamottfabrik. Die Anlagekosten von 42 Oefen nebst Zubehör werden vertragsmäßig von der Königl. Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn verzinst und amortisirt.

Im Jahre 1863 waren 112 Dulait'sche und 20 Ruppel-Oefen im Betriebe. Vercoakt wurden und zum Anwärmen der Oefen verbraucht: 95 888 Ctr. Stück- und 805 571 Ctr. Kleinkohlen, zusammen 901 459 Ctr. Steinkohlen, und damit 432 817 Ctr. Stück-Coaks und 38 876 Ctr. Klein-Coaks gewonnen.

Hiervon wurden abgesetzt 1050 Ctr. Stück-Coaks und 12 072 Ctr. Klein-Coaks für eigene Zwecke der Verwaltung, sowie 431 944 Ctr. Stück-Coaks und 26 804 Ctr. Klein-Coaks an Fremde.

In der Chamottfabrik wurden 55 563 Stück Chamottsteine größeren und 46 590 Stück gewöhnlichen Formats hergestellt, 12 395 Stück der letzteren Sorte für eigene Zwecke der Bahnverwaltung abgegeben und 20 895 Stück der ersteren und 55 563 Stück der letzteren Sorte an Fremde verkauft.

Aus dem Verkaufe des Coaks ist ein Gewinn von 3204 Thlrn. und aus dem Verkaufe der Chamottsteine ein Gewinn von 480 Thlrn., jedoch ohne Inbetrachtnahme der Verzinsung und Amortisation des Anlage-Kapitals, erzielt worden.

IV. **Beamten-Pensions-Kasse.** Außer der, für im Staatsdienste nicht definitiv angestellte Beamte bestehenden Pensions- und Unterstützungs-Kasse, worüber das Nähere in Kol. 333—352 der Tabellen enthalten ist, besteht noch eine Pensionskasse für definitiv im Staatsdienste angestellte Beamte, welche ult. 1863 einen Bestand von 30 207 Thlrn. und 369 Theilnehmer hatte.

Ferner bestehen noch eine Unterstützungs-Kasse für die Werkstätten-Arbeiter mit einem Bestande von 4001 Thlrn. ult. 1863 und eine Kranken- und Unterstützungs-Kasse für die Fabrikarbeiter mit einem Bestande von 9517 Thlrn. ult. 1863 und 1034 Theilnehmern.

V. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

zu Kol. 12. Von den hier aufgeführten 33,72 Meilen werden für den Personenverkehr benutzt:

1) die Hauptbahn Breslau-Myslowitz-Oswiecim		29,10	Meilen
2) die Zweigbahnen a) von Schoppinitz nach der Grenze bei Sosnowice . . .		0,24	"
b) von Morgenroth nach Tarnowitz		2,31	"
c) von Schwientochlowitz nach Königshütte		0,39	"
zusammen		32,04	Meilen.
Auf den Zweigbahnen 1) von Zabrze nach der Coaks-Anstalt . .	0,17 Meilen		
2) " Gleiwitz nach der Gleiwitzer Hütte.	0,12 "		
3) " Morgenroth nach der Carl-Emanuel-Grube	0,39 "		
4) von Kattowitz nach der Carolinen-Grube	0,63 "		
5) " der Kunigunden-Weiche nach der Louisenglücks-Grube	0,27 "		
zusammen		1,68	"

findet dagegen nur Güterverkehr statt.

" " 13. In den Tarifen wird die Bahnlänge für den Personenverkehr auf 34,2 M. und für den Güter-Verkehr auf 33,7 M. angenommen. Dem Personengeld-Tarife liegt in der Hauptsache noch ein älterer Meilenzeiger zum Grunde, in welchem die einzelnen Strecken, wie folgt, abgerundet sind:

1) die Hauptbahn Breslau-Myslowitz-Oswiecim auf		30,5	Meilen,
2) die Zweigbahnen a) Schoppinitz nach der Grenze bei Sosnowice auf		0,2	"
b) von Morgenroth nach Tarnowitz auf		2,5	"
c) von Schwientochlowitz nach Königshütte auf		1,0	"
Summe wie oben		34,2	Meilen.

" " 22a. Die Gesammtlänge aller Dämme kann nicht angegeben werden.

" " 33b. Die ursprünglich eingelegten 14,03 Pfd. schweren Brückschienen sind mit einer durchschnittlichen Dauer von 10,55 Jahren ganz ausgewechselt, von den 16,82 Pfd. schweren Vignolschienen dagegen 86,72 Proc.

" " 40 u. 41. Zu diesen Angaben fehlt das erforderliche Material aus den früheren Jahren.

" " 42—69. Die hier gemachten Angaben beziehen sich nur auf die 29,10 Meilen lange Hauptbahn Breslau-Myslowitz-Oswiecim. Die Neigungs-Verhältnisse, geraden Strecken und Curven der Zweigbahnen sind aus nachstehender Zusammenstellung ersichtlich:

	Bezeichnung der Zweigbahnen							
	1. von Zabrze nach der Coaks-anstalt.	2. nach d. Glei-witzer Hütte.	3. Mor-genroth-Carl-Ema-nuelgrube.	4. Schop-pinitz bis zur Grenze.	5. Mor-genroth-Tarno-witz.	6. Katto-witz-Caro-linengrube.	7. Schwien-tochlo-witz-Königs-hütte.	8. Kunigun-den-Weiche nach der Louisen-glücksgrube.
Kol. 42, Länge der horizontalen Strecken Rth.	100	19	82	131	1609	487	232	426
" 43, das Steigen beträgt im Ganzen Fuß	24,20	—	61,30	—	208,20	77,56	54,80	10,50
" 44, das Fallen beträgt im Ganzen "	4,66	22,25	15,10	22,67	211,40	7,90	6,36	13,0
" 45, Länge der geraden Strecken . Rth.	68	80	374	200	2638	402	282	408
Länge der Strecken mit Steigung								
" 48, von 1/900 bis 1/600 . . . "	—	—	—	—	—	—	—	100
" 49, " 1/600 " 1/300 . . . "	—	—	54	—	—	—	—	—
" 50, " 1/300 " 1/100 . . . "	55	—	—	—	792	63	10	—
" 51, " 1/100 " 1/50 . . . "	200	—	298	—	823	424	340	75
" 53, die stärkste Steigung beträgt .	1:100	—	1:60	—	1:60	1:64	1:75	1:100
Länge der Strecken mit Fall								
" 55, von 1/1200 bis 1/900 . . . Rth.	—	30	—	—	—	—	—	—
" 57, " 1/600 " 1/300 . . . "	—	10	—	—	—	—	—	—
" 58, " 1/300 " 1/100 . . . "	21	10	190	340	460	125	106	147
" 59, " 1/100 " 1/50 . . . "	—	170	50	—	934	—	—	—
" 61. Der stärkste Fall auf der Bahn beträgt	1:150	1:96	1:80	1:180	1:60	1:200	1:200	1:136
Länge der Strecken in Curven								
" 66, von 400 bis 200 Rth. Radius Rth.	—	—	—	271	1600	76	84	—
" 67, " 200 " 100 " " "	74	159	—	—	—	224	—	—
" 68, " 100 Rth. Radius u. weniger "	234	—	300	—	380	397	322	340
" 69. Der kleinste Radius der Curven beträgt . . . . . "	80	125	50	300	100	100	100	100

zu Kol. 76. Diese Summe bezieht sich auf sämmtliche Unternehmungen der Oberschlesischen Eisenbahn-Gesellschaft, mit Ausschluß der Breslau-Posen-Glogauer Eisenbahn.

„ „ 77. Hierin sind auch die Verwaltungskosten während der Bauzeit enthalten.

„ „ 86 u. 87. Die hier aufgeführten Summen beziehen sich auf das zum Bau der Hauptbahn und der Zweigbahnen (siehe ad I. 2 dieses Berichts), mit Ausschluß der schmalspurigen, verwendete Anlage-Kapital. Das für die letzteren — einschließlich der Baukosten der Maschinenbau-Anstalt zu Kattowitz im Betrage von 195 211 Thlrn. — verwendete Anlage-Kapital beträgt 3 388 241 Thlr., und pro Meile Bahnlänge (12 Meilen) 282 353 Thlr.

„ „ 97b, 99a, 101b, 114b, 115b, 148b u. 149b. Diesen Durchschnittsberechnungen sind mit Bezug auf die Bemerkung zu Kol. 12 die für den Personenverkehr benutzten 32,04 M. der Oberschlesischen E. und 27,44 M. der Breslau-Posen-Glogauer E. = 59,48 M. oder 451,02 Kilometer zu Grunde gelegt worden.

„ „ 122 u. 151a. Hiervon kommen:

auf die Oberschlesische Eisenbahn	256 059 Nutzm.	und 18 073 328 Achsmeilen
und auf die Breslau-Posen-Glogauer E. . . .	103 084 „	„ 5 229 810 „ „

„ „ 173b. Außerdem sind noch 797 446 Centner (1 697 853 Centnermeilen) Erd- und Kiesmasse zur Unterhaltung des Bahnkörpers frachtfrei befördert worden.

„ „ 180f. Dies sind die von den tarifirten Betriebsdienst- und Baugütern (cfr. Kol. 173a) zurückgelegten Centnermeilen. Die 190 186 Centner frachtfrei beförderte Betriebsdienst- ꝛc. Güter haben 1 885 042 Centnermeilen und jeder Centner durchschnittlich 9,91 Meilen zurückgelegt.

„ „ 186a u. 198. Diesen Durchschnittsberechnungen liegt ebenfalls die für den Personenverkehr benutzte Bahnlänge von 32,04 Meilen zu Grunde.

„ „ 260—265. Dem in Kol. 258a nachgewiesenen Ueberschusse von . . . . . 2 628 285 Thlrn.
treten noch hinzu: der Uebertrag aus dem Vorjahre mit . . . . . 1439 „
und der Ueberschuß aus dem Betriebe der schmalspurigen Zweigbahnen mit . . 43 607 „
so daß hier (in Kol. 260—265) . . . . . 2 673 331 Thlr.
als verwendet nachgewiesen sind.

„ „ 272b. Diese 6000 Thlr. repräsentiren einen Coursverlust beim Ankauf von Werthpapieren.

„ „ 277a u. 281a. Bei Vergleichung der Einnahme und des Ueberschusses pro 1863 mit den correspondirenden Titeln des Vorjahres sind die in den Summen ad Kol. 186, 187 und 233 der Statistik pro 1862 mitenthaltenen 1636 Thlr. Bestände und Reste früherer Jahre unberücksichtigt geblieben, so daß sich nach Abzug derselben die wirklichen Einnahmen des Jahres 1862 auf 3 822 952 Thlr. und der Ueberschuß auf 2 628 285 Thlr. stellen.

„ „ 279a. Aus dem Reserve- resp. Erneuerungsfonds sind bestritten worden: im Jahre 1862 . . 4995 Thlr. resp. 132 869 Thlr., im Jahre 1863 dagegen 4383 Thlr. resp. 731 343 Thlr.

Die bedeutende Mehrausgabe aus dem Erneuerungsfonds ist durch Anschaffung von Betriebsmitteln entstanden.

18b. Breslau-Posen-Glogauer Eisenbahn.

I. Die **Verwaltung** dieser Bahn, welche einen Theil des Unternehmens der Oberschlesischen Eisenbahn-Gesellschaft bildet, führt die Königl. Direktion der Oberschlesischen Eisenbahn. Das Nähere hierüber, sowie über die Seitens des Staats übernommene Zins-Garantie des in dem Unternehmen verwendeten Anlage-Kapitals ist in dem Jahrgange 1862 der Statistik S. 26, sowie in den früheren Jahrgängen enthalten. Veränderungen hiergegen sind im Jahre 1863 nicht vorgekommen.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

zu Kol. 86. Das bis ult. 1863 verwendete Anlage-Kapital beträgt . . . . . 12 461 622 Thlr.
Die Bahn wurde von der Zeit ihrer Eröffnung (am 29. Oktober 1856) bis ult. 1857 für Rechnung des Baufonds betrieben. Es sind deshalb von vorstehendem Kapitale in Abzug zu bringen: die Betriebs-Ueberschüsse ult. 1856 mit . . . . . 34 328 Thlr.
und ult. 1857 mit . . . . . 269 363 „
zusammen mit . . . . 303 691 „
so daß das wirklich verbrauchte Anlage-Kapital sich nur auf . . . . . 12 157 931 Thlr.
beläuft, wie hier angegeben ist.

„ „ 173b. Außerdem sind noch 344 856 Centner (854 150 Centnermeilen) Erd- und Kiesmasse zur Unterhaltung des Bahnkörpers frachtfrei befördert worden.

„ „ 180f. Dies sind die von den tarifirten Betriebsdienst- und Baugütern (cfr Kol. 173a) zurückgelegten Centnermeilen. Die 38 278 Ctr. frachtfrei beförderte Betriebsdienst- und Baugüter haben 456 456 Centnermeilen zurückgelegt; durchschnittlich hat jeder Centner derselben 11,92 Meilen durchfahren.

zu Kol. 279a. Aus dem Reserve- resp. Erneuerungsfonds sind bestritten worden: im Jahre 1862 . . 736 Thlr. resp. 102 872 Thlr., im Jahre 1863 dagegen aus dem Reservefonds nichts, und aus dem Erneuerungsfonds 268 746 Thlr. Die bedeutende Mehrausgabe des letztern Fonds ist durch Anschaffung neuer Betriebsmittel entstanden.

19. Stargard-Posener-Eisenbahn.

I. **Verwaltung.** Die Stargard-Posener Eisenbahn, welche Eigenthum der gleichnamigen Eisenbahn-Gesellschaft ist, wird für Rechnung der letzteren vom Staate durch die „Königl. Direktion der Oberschlesischen Eisenbahn" verwaltet, welche auch die Gesellschaft nach Außen hin vertritt, während der Staats-Verwaltung gegenüber die Gesellschaft durch einen aus 5 Mitgliedern bestehenden Verwaltungsrath repräsentirt wird, welcher in wichtigen Angelegenheiten mit seinem Beirathe zu hören ist.

II. Außer der **Beamten-Pensionskasse** (Kol. 333—352 der Tabellen) besteht noch eine Beamten-Sterbekasse mit einem Bestande von 1313 Thlrn. ult. 1863 und 744 Theilnehmern.

III. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

zu Kol. 40 u. 41. Hierüber können Angaben nicht gemacht werden, weil die betr. Materialien nicht vorhanden sind. Die bei dem Bau der Bahn eingelegten Schwellen sind fast sämmtlich (90 Proc. ppr.) ausgewechselt.

„ „ 137. In dieser Summe sind auch 2585 Thlr. Kohlenprämien und 1170 Thlr. für Heizen der Wasserstationen enthalten.

„ „ 173b. Außerdem sind noch 573 652 Centner (1 586 502 Centnermeilen) Erd- und Kiesmasse zur Unterhaltung des Bahnkörpers frachtfrei befördert worden.

„ „ 180f. Dies sind die von den tarifirten Betriebsdienst- und Baugütern (cfr. Kol. 173a) zurückgelegten Centnermeilen. Die 150 153 Ctr. frachtfrei beförderte Betriebsdienst- und Baugüter haben 2 240 293 Centnermeilen zurückgelegt; durchschnittlich hat jeder Z.-Ctr. derselben 14,92 Meilen durchfahren.

„ „ 268a. Dies sind die Kosten für Wiederherstellung eines, durch einen Kettenbruch des Ober-Netze-Krahns bei Kreuz beschädigten Oderkahns.

„ „ 272b. Diese 2000 Thlr. repräsentiren einen Coursverlust beim Ankauf von Werthpapieren.

„ „ 277b u. 281b. Bei Vergleichung der Einnahmen und des Ueberschusses pro 1863 mit den correspondirenden Titeln des Vorjahrs sind die in den Summen Kol. 186, 187 u. 283 der Statistik pro 1862 mitenthaltenen 819 Thlr. Bestände und Reste früherer Jahre unberücksichtigt geblieben, so daß sich nach Abzug derselben die wirklichen Einnahmen des Jahres 1862 auf 983 826 Thlr. und der Ueberschuß auf 614 345 Thlr. stellen.

„ „ 279a. Aus dem Reserve- resp. Erneuerungsfonds sind bestritten worden: im Jahre 1862 . . . . 1 resp. 81 588 Thlr., im Jahre 1863 dagegen 125 resp 315 877 Thlr.

Die bedeutende Mehrausgabe aus dem Erneuerungsfons ist durch die Anschaffung neuer Wagen entstanden.

20. Rhein-Nahe-Eisenbahn.

I. **Verwaltung.** Die Rhein-Nahe-Eisenbahn ist Eigenthum einer Actien-Gesellschaft und wird für deren Rechnung vom Staate, welcher auch den Bau ausgeführt hat, durch die „Königl. Preußische Eisenbahn-Direktion zu Saarbrücken" verwaltet. Die Interessen der Gesellschaft werden der Königl. Direktion gegenüber durch einen aus 7 Mitgliedern bestehenden Verwaltungsrath vertreten.

II. Ueber die **Trajekt-Anstalt zwischen Bingerbrück und Rüdesheim,** sowie über die zum Betriebe derselben gehörenden, mit der Herzogl. Nassauischen Staats-Eisenbahn gemeinschaftlichen beiden eisernen Dampfschiffe ꝛc. ist in dem Jahrgange 1862 der Statistik S. 27 das Nähere enthalten.

Im Jahre 1863 wurde der zu dieser Trajekt-Anstalt gehörige Hafen bei Bingerbrück vollendet, die Vorrichtungen zum Beladen von Schiffen sind dem Bedürfnisse entsprechend hergestellt, und es bleibt nur noch die für den Schiffsverkehr und die Nutzbarmachung der Hafenanlage erforderliche Regulirung des linken Rhein-Armes an der Mäusethurm-Insel resp. die Herstellung eines geeigneten Schiffahrtsweges in diesem Rhein-Arme auszuführen, wozu die Einleitungen bereits getroffen sind.

III. **Bahn-Anlagen.** Auf dem Bahnhofe Neunkirchen wurde auf gemeinschaftliche Kosten der Rhein-Nahe- und Saarbrücker Eisenbahnen ein definitives Empfangsgebäude erbaut. Ferner wurden verschiedene Tunnelstrecken ausgemauert und auf verschiedenen Bahnhöfen die Nebengeleise um zusammen 547 laufende Ruthen und 18 neue Weichen vermehrt.

IV. Außer der **Pensionskasse** für die nicht definitiv im Staatsdienste angestellten Beamten, worüber das Nähere in Kol. 333—352 der Tabellen enthalten ist, besteht noch ein Pensionsfonds für die definitiv angestellten Beamten, welcher ult. 1863 einen Bestand von 4226 Thlrn. und 72 Theilnehmer hatte.

Ferner besteht ein aus laufenden Beiträgen der Betheiligten gebildeter Krankenfonds, welcher bei Erkrankungen

unentgeldlich ärztliche Hülfe, sowie Arznei und den Arbeitern in Stelle des Tagelohns ein mäßiges Pflegegeld gewährt. Diese Kasse hatte ult. 1863 einen Bestand von 2962 Thlrn. und nahmen an derselben ca. 297 Beamte und gegen 400 Arbeiter Theil.

V. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

zu Kol. 81b. Hierin sind auch die Anlagekosten der Wärterbuden und
„ „ 82. hier die der Haltestellen mitenthalten.
„ „ 89. Die Stamm-Actien sind vom Staate nicht garantirt, dagegen 6 000 000 Thlr. Prioritäts-Obligationen I. und 2 250 000 Thlr. Prioritäts-Obligationen II. Emission mit 4½ Proc.
„ „ 107. Die hier aufgeführten Dampfschiffe und Schalden gehören zur einen Hälfte der Rhein-Nahe-Eisenbahn-Gesellschaft und zur andern Hälfte der Herzogl. Nassauischen Staats-Eisenbahn-Verwaltung.
„ „ 119. Diese Summe repräsentirt den Antheil an den Anschaffungskosten der mit der Herzogl. Nassauischen Staats-Eisenbahn-Verwaltung gemeinschaftlichen Dampfschiffe und Schalden, sowie die Anschaffungskosten des Ausgleichungswagens ꝛc., welcher Eigenthum der Rhein-Nahe-E.-G. ist.
„ „ 197. Hierin sind 1160 Thlr. und
„ „ 208. in dieser Summe 6308 Thlr. Einnahmen der Trajekt-Anstalt zu Bingerbrück enthalten.
„ „ 260a. Außerdem waren zur Verzinsung der Anleihen noch 128 128 Thlr. erforderlich, welche der Staat in Folge der von ihm übernommenen Zins-Garantie zuschießen mußte. Im Vorjahre betrug der Staatszuschuß 173 406 Thlr.

21. Wilhelms-Bahn.

I. **Verwaltung.** Die Wilhelms-Bahn-Gesellschaft überließ durch Vertrag vom 22. April 1857 die Verwaltung der Bahn dem Staate, welcher sie der „Königl. Preuß. Direktion der Wilhelms-Bahn" übertrug. Diese hat in wichtigen Angelegenheiten den aus 6 wirklichen und 3 stellvertretenden Mitgliedern bestehenden Verwaltungsrath der Gesellschaft mit seinem Beirathe zu hören.

II. **Das Bahngebiet der Wilhelms-Bahn** ist unverändert geblieben; dasselbe umfaßt:

1) die Hauptbahn	Cosel-Ratibor-Preußische Grenze	7,12	Meilen
	und die von der Kaiser Ferdinands Nordbahn gepachtete Strecke von der Preuß. Grenze bis Oderberg	0,44	Meilen
2) die Zweigbahnen	a) Ratibor-Leobschütz	5,05	„
	b) Nendza-Nicolai-Idahütte	9,20	„
	nebst der von der Oberschlesischen Bahnverwaltung gepachteten Strecke Kattowitz-Idahütte-Emanuelsegen	1,64	„
	zusammen	23,46	Meilen.

III. **Neue Bahnlinien.** Die Vorarbeiten für den Bau einer Zweigbahn in das Lazisker Kohlenrevier sind im Wesentlichen beendigt. Der Bau derselben soll im Jahre 1864 vollendet werden.

Außerdem wird beabsichtigt, eine Bahn von Leobschütz nach Neisse und von Neisse nach Frankenstein zum Anschlusse an die Breslau-Schweidnitz-Freiburger E. zu bauen. Die Vorarbeiten für die erste Strecke sind bereits gefertigt, mit Herstellung der Vorarbeiten für die letztere Strecke ist die Direktion der Wilhelms-Bahn beauftragt worden.

IV. Außer der **Beamten-Pensionskasse** für die nicht definitiv angestellten Beamten, worüber das Nähere in Kol. 333 bis 352 der Tabellen enthalten ist, besteht noch ein Pensionsfonds für die definitiv angestellten Beamten, welcher ult. 1863 mit einem Bestande von 13 513 Thlrn. abschloß und 16 Theilnehmer hatte.

Ferner bestehen noch:

1) eine Arbeiter-Krankenkasse mit einem Bestande von 1714 Thlrn. ult. 1863 und 244 Betheiligten;
2) eine Beamten-Krankenkasse mit einem Bestande von 1025 Thlrn. ult. 1863 und 351 Betheiligten;
3) eine Beamten-Sterbekasse mit einem Bestande von 386 Thlrn. ult. 1863 und 374 Betheiligten.

V. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

zu Kol. 15a. Von der Hauptbahn wurde die erste Strecke am 1. Januar 1846 und die ganze Bahn am 1. September 1848 eröffnet.

Die Zweigbahnen wurden auf den Strecken Ratibor-Leobschütz und Nendza-Orzesche am 1. Oktober 1856, Orzesche-Nicolai am 30. Dezember 1856 und Nicolai-Idahütte resp. Kattowitz am 20. Dezember 1858 eröffnet.

„ „ 167. Das Gewicht der beförderten Postgüter wird nicht notirt, weil für deren Beförderung ein Pauschquantum (cfr. Kol. 200) gezahlt wird.

„ „ 270—273. Ein Erneuerungsfonds ist nicht vorhanden, weil der Reservefonds den Zweck desselben mit erfüllt.

IIb. Privatbahnen

in eigener Verwaltung.

22. Aachen-Maſtrichter Eiſenbahn.

I. **Die Verwaltung** wird von zwei Direktionen geführt, von denen eine ihren Sitz in Aachen, die andere in Maſtricht hat. Beide Direktionen treten als eine gemeinſchaftliche für diejenigen Gegenſtände zuſammen, die nach den Statuten ihrem Beſchluſſe vorbehalten ſind. Der Spezial-Direktor fungirt bei beiden Direktionen.

II. **Beſitzverhältniſſe.** Die Aachen-Maſtrichter und Aachen-Düſſeldorfer Eiſenbahnen laufen von Aachen bis Richterich (0,75 Meilen) auf einem Bahnkörper. Dieſe Strecke, ſowie die 780 Ruthen lange Strecke Richterich-Kohlſcheidt (auf der Linie Aachen-Düſſeldorf) und die 720 Ruthen lange Kohlenzweigbahn Kohlſcheidt-Kämpchen ſind gemeinſchaftliches Eigenthum der Aachen-Maſtrichter und Aachen-Düſſeldorfer Eiſenbahn-Geſellſchaften.

III. **Bahngebiet.** Die Geſellſchaft, deren Bahn von Aachen über Maſtricht bis Haſſelt . . . . . 8,68 Meilen
führt, hat die anſchließende Strecke von Haſſelt bis Landen . . . . . 3,72 „
von der Geſellſchaft Mackenzie & Comp. gegen 50 % der Bruttoeinnahme gepachtet und im Betriebe . 12,40 Meilen.

IV. **Bahn-Anlagen.** Im Betriebsjahre 1863 wurden 3378 lfde. Rth. Schienen, 7558 Querſchwellen und 131 Weichenſchwellen ausgewechſelt.

V. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

zu Kol. 2c. Die Direktions-Mitglieder beziehen keinen Gehalt, ſondern eine Tantième aus dem Reinertrage nach Maßgabe der zur Vertheilung kommenden Dividende.

„ „ 4. Von den 10 Mitgliedern der Kontrol-Kommiſſion wohnen 5 auf Preußiſchem und 5 auf Niederländiſchem Gebiete.

„ „ 19a, 20, 22—24. Von dieſen Bauten ſind 4 maſſive Brücken, 13 Durchläſſe, 700 Ruthen Dämme, 621 Ruthen Einſchnitte, 8 Wege-Ueberführungen und 2 Durchfahrten auf der gemeinſchaftlichen Strecke Aachen-Richterich gelegen.

„ „ 26. Das zweite Geleiſe iſt vorhanden auf den Strecken

Aachen-Richterich . . .	1530 Ruthen und
Richterich-Kohlſcheidt . .	780 „
zuſammen	2310 Ruthen,

und zwar gemeinſchaftlich mit der Aachen-Düſſeldorfer Bahn.

„ „ 27. Von den Bahnhofs-, Ausweichungs- und ſonſtigen Nebengeleiſen liegen

zu Aachen (Marſchierthor)	94 Ruthen
von Aachen (Templerbend) bis Landen .	7892 „
Ferner gemeinſchaftlich mit der Aachen-Düſſeldorfer Bahn	
die Zweigbahn Kohlſcheidt-Kämpchen	720 „
zuſammen	8706 Ruthen.

„ „ 32. Die Schienen liegen auf der Strecke Aachen-Maſtricht 11, auf jener Maſtricht-Haſſelt 8 und Haſſelt-Landen theilweiſe 7 und theilweiſe 6 Jahre.

„ „ 35. Das Präpariren der Schwellen mit Creoſot hat erſt im Jahre 1862 begonnen. Früher ſind 2000 Stück probeweiſe mit Schwefelbarium präparirt und auch bereits ausgewechſelt worden.

„ „ 75. Hiervon ſind 45 Flügel- und 51 kleine Telegraphen. Von den erſteren ſtehen 8 auf der gemeinſchaftlichen Strecke Aachen-Richterich.

„ „ 77—85. Die Vertheilung des Anlage-Kapitals auf die einzelnen Titel reſp. die genaue Angabe der Baukoſten kann erſt erfolgen, wenn die Rechnungen über die mit der Aachen-Düſſeldorfer Eiſenbahn-Geſellſchaft gemeinſchaftlich ausgeführten Bauſtrecken und Bauten feſtgeſtellt ſind und gegenſeitige Abrechnung ſtattgefunden hat.

Von dem Anlage-Kapitale kommen demnächſt noch diejenigen im Wege des Prozeſſes feſtzuſtellenden Beträge in Abzug, welche die Aachen-Düſſeldorfer Eiſenbahn-Geſellſchaft in Folge jener Abrechnung der Aachen-Maſtrichter Eiſenbahn-Geſellſchaft zu erſtatten hat.

„ „ 128 u. 130. Zur Feuerung der Lokomotiven wurde eine Miſchung von Coaks, Briquetten und Steinkohlen, und zwar 825 Ctr. Coaks, 45 760 Ctr. Briquetten und 26 645 Ctr. Kohlen zuſammen 73 230 Ctr. verbraucht. Davon wurden zum Anheizen, Stationiren und Rangiren 17 469 Ctr. und zum Fahrdienſte 55 761 Ctr. verwendet. Der Durchſchnittspreis dieſes Brennmaterials betrug 6 Sgr. 7 Pf. pro Ctr.

„ „ 136d. Dies iſt der Durchſchnittspreis pro 100 Z.-Pfd. Briquetten.

„ „ 210. Hierin ſind 17 168 Thlr. Reinertrag der Steinkohlengrube bei Kirchrath enthalten.

„ „ 279. Dieſe Mehrausgabe iſt dadurch entſtanden, daß für die Unterhaltung der Bahn an Schienen und Schwellen . . . . . 19 990 Thlr.
und für die Unterhaltung der Betriebsmittel an Gußſtahlbandagen und Erneuerung der am längſten im Betrieb befindlichen Lokomotiven . . . . . 27 123 „
zuſammen 47 113 „
mehr verausgabt worden ſind, als im Jahre 1862.

23. Alberts-Bahn.

I. Das **Bahngebiet** der Alberts-Bahn umfaßt:

a) die Hauptbahn Dresden-Tharandt . . . . . 1,81 Meilen

b) mehrere nach Kohlenschächten ꝛc. führende Zweigbahnen in einer Gesammtlänge von . . . . . 3,30 „

zusammen 5,11 Meil.

Auf den Zweigbahnen findet Personenverkehr **nicht** statt.

Die Hauptbahn ist durch ein Geleise mit der Sächsisch-Böhmischen Staatsbahn und dadurch mit den in Dresden einmündenden Sächsisch-Schlesischen Staats- und Leipzig-Dresdener Privat-Eisenbahnen verbunden.

In Tharandt schließt sich die Tharandt Freiberger Staatsbahn an, mit welcher direkter Personen- und Güterverkehr stattfindet.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

zu Kol. 2b. Die Direktoren beziehen außer ihrem Gehalte noch eine Tantième nach Höhe der zur Vertheilung kommenden Dividende.

„ „ 5. Hierin sind 300 Thlr. garantirte Tantième mitinbegriffen.

„ „ 90a. Diese, aus den Betriebs-Ueberschüssen zur Erweiterung und Vervollständigung des Unternehmens verausgabten, hier aufgeführten 140 337 Thlr. sind in dem verwendeten Anlage-Kapitale (Kol. 86) mitenthalten.

„ „ 97b, 99a, 148b u. 198. Diesen Durchschnittsberechnungen ist die Länge der Hauptbahn von 1,81 M. zu Grunde gelegt worden, da nur auf dieser Personenverkehr stattfindet.

„ „ 102b. Hierunter befindet sich ein Postwagen.

„ „ 170a. Bei Berechnung des Gewichts der in Tonnen beförderten Kohlen und Coaks sind pro Tonne Kohlen 4 Centner und pro Tonne Coaks 2 Centner als Norm angenommen worden.

„ „ 176. Außer den hier notirten Thieren sind noch 6 Wagenladungen Pferde und 112 Wagenladungen Rind- und anderes Vieh befördert worden.

„ „ 177. Das Gewicht der nach Stückzahl beförderten Thiere wird nicht notirt.

„ „ 186a. Dieser Durchschnittsberechnung ist die Tarifläge der Hauptbahn von 2,0 Meilen zu Grunde gelegt worden, weil nur auf dieser Personen befördert werden.

„ „ 229 u. 231. Dies sind die Kosten der verbrauchten Schmier- und Putzmaterialien.

„ „ 233. In dieser Summe sind auch die Kosten der Beleuchtung der Bahn und Bahnhöfe enthalten.

„ „ 242. Ebenso hier die an die Sächsisch-Böhmische Staatsbahn gezahlte Ueberführungsfracht für die im direkten Verkehre von und nach der Albertsbahn transportirten Güter.

„ „ 333—352. Eine Beamten-Pensionskasse besteht zur Zeit noch nicht. Die hier notirten Beträge bilden einen vorläufigen Fonds zu einer später zu errichtenden derartigen Kasse, welcher außerdem beim definitiven In'slebentreten ein Beitrag von 250 Thlrn. Seitens der Gesellschaft bewilligt worden ist.

24a. Altona-Kieler Eisenbahn.

I. **Betrieb fremder Bahnen.** Die Direktion der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft hat im Jahre 1863 nur den ökonomischen Betrieb auf der Rendsburg-Neumünsterschen und Glückstadt-Elmshorner Bahn geleitet, während der technische Betrieb dieser Bahnen von der Direktion jeder Gesellschaft selbst geführt ist.

II. **Bahn-Anlagen.** Auf der Strecke zwischen Elmshorn und Horst wurde im Jahre 1863 in einer Ausdehnung von 1 Meile das **zweite** Geleise gelegt.

III. **Neue Bahnlinien.** Im Laufe des Jahres 1863 wurden die Vorarbeiten für den Bau einer Eisenbahn von Neumünster über Plön und Eutin nach Neustadt mit einer Abzweigung von Plön nach Kiel in einer Ausdehnung von zusammen 11,5 M. begonnen. Die Baugenehmigung erfolgte theils im Jahre 1863, theils im Jahre 1864, so daß der Bau in letzterem Jahre in Angriff genommen werden konnte.

Außerdem befand sich noch im Jahre 1863 die Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn von 0,6 M. im Stadium der Vorarbeiten; dieselbe wurde ebenfalls im Jahre 1864 in baulichen Angriff genommen.

Die Rendsburg-Neumünstersche Eisenbahn wurde durch Vertrag vom 31. Dezember 1863 käuflich erworben, die Uebergabe erfolgte am 1. Januar 1864, seit welchem Tage dieselbe einen integrirenden Theil des Unternehmens der Altona-Kieler E.-G. bildet.

IV. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

zu Kol. 5. Der ausführende Direktor ist zugleich Mitglied der Direktion und deshalb in Kol. 2b mitaufgeführt.

„ „ 79. Das für den Bahnkörper verwendete Anlage-Kapital ist nur summarisch bekannt; es kann deshalb eine Vertheilung desselben auf die einzelnen Unter-Abtheilungen nicht stattfinden.

„ „ 81b. Die Anlage-Kosten des electromagnetischen Telegraphen betragen 8838 Thlr. und sind aus dem Reservefonds (siehe Kol. 90) bestritten worden.

„ „ 90a. Von dieser Summe sind 392 439 Thlr. aus dem **Reservefonds** entnommen worden, der Ueberrest von 85 668 Thlrn. besteht in Agiogewinn bei verkauften Stamm-Actien.

„ „ 90b. Ebenso sind die hier aufgeführten 14 614 Thlr. aus dem Reservefonds entnommen worden.

„ „ 168, 180c, 184c, 190c u. 201. Die hier gemachten Angaben beziehen sich nur auf die Frachtgüter der Normalklasse. Die **sperrigen** Güter resp. die Einnahmen für dieselben sind unter den Eilgütern Kol. 166 ꝛc. und 199 mitaufgeführt.

zu Kol. 268b. Diese 12 000 Thlr. sind auf die im Jahre 1855 zur Vergrößerung der Betriebslokalitäten und Vermehrung der Betriebsmittel gemachte Anleihe zurückgezahlt worden.

„ „ 319. Der letzte Achsbruch an Wagen ist im Jahre 1855 vorgekommen.

„ „ 348. In dieser Summe sind 12 333 Thlr. mitenthalten, welche als besonderer Depositionsfonds von der Direktion der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft verwaltet werden.

24b. Rendsburg-Neumünstersche Eisenbahn.

I. **Verwaltung und Besitzwechsel.** Den ökonomischen Betrieb auf der Rendsburg-Neumünsterschen Bahn leitete im Jahre 1863 — wie in den Vorjahren — die Direktion der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft, während der technische Betrieb von der Direktion der Rendsburg-Neumünsterschen E.-G. selbst geführt wurde.

Durch Vertrag vom 31. Dezember 1863 wurde die Rendsburg-Neumünstersche Eisenbahn von der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft käuflich erworben. Die Uebergabe erfolgte am 1. Januar 1864, seit welchem Tage die Rendsburg-Neumünstersche Eisenbahn einen integrirenden Theil des Unternehmens der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft bildet.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

zu Kol. 18b. Dies sind zwei eiserne Drehbrücken in Verbindung mit hölzernen Jochbrücken.

„ „ 120. Hier sind die Anschaffungskosten der beiden Postwagen aufgeführt worden.

„ „ 146. Von den hier aufgeführten Achsmeilen sind 90 920 auf der eigenen Bahn, 75 674 Achsmeilen auf der Altona-Kieler und Glückstadt-Elmshorner E. und 129 567 Achsmeilen auf der Südschleswigschen E. zurückgelegt worden.

„ „ 162—207. Für diese Kolonnen können die statistischen Notizen theilweise gar nicht, resp. nicht spezieller angegeben werden, weil die Rendsburg-Neumünstersche Eisenbahn-Gesellschaft gleich nach erfolgter Uebergabe der Bahn an die Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft sich aufgelöst hat und der jetzigen Eigenthümerin der Bahn die erforderlichen Materialien nicht zu Gebote stehen.

„ „ 224. Hierin ist der an die Verwaltungen der Altona-Kieler und Südschleswigschen Eisenbahnen gezahlte Antheil an den Kosten der Unterhaltung ꝛc. der mit denselben gemeinschaftlichen Bahnhöfe zu Neumünster und Rendsburg mitenthalten.

„ „ 340b. Dies ist der an die Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft gezahlte Beitrag zu den Pensionen der früher im Dienste beider Bahnen pensionirten Beamten und deren Wittwen.

„ „ 348. Dieser Bestand wurde, nachdem die Rendsburg-Neumünstersche Eisenbahn-Gesellschaft sich aufgelöst hatte, an die Unterstützungskasse für die Angestellten der Altona-Kieler Eisenb.-Gesellschaft ausgehändigt.

25. Aussig-Teplitzer Eisenbahn.

I. **Verwaltung.** Der Verwaltungsrath der Gesellschaft, welchem die obere Leitung obliegt, hat mit der speziellen Führung der Geschäfte eine aus 2 Mitgliedern bestehende Direktion betraut. Das eine Mitglied hat die allgemeine Administration zu führen und die Gesellschaft in amtlichen und privatrechtlichen Angelegenheiten zu vertreten, das andere Mitglied den Eisenbahn- und kommerziellen Betrieb zu leiten.

II. **Bahn-Anlagen.** Im Jahre 1863 wurden bei Herbitz und Karbitz mehrere nach Kohlenschächten führende Abzweigungen fertig gestellt. Ebenso wird in Folge eines von der Staatsregierung bei Aussig beabsichtigten Hafenbaues eine Verlängerung der Elbschleppbahn um ca. 450 Klafter zur Ausführung gelangen, durch welche nicht nur eine bequemere Einladung der Kohlen in die Schiffe erzielt, sondern auch die an der bisherigen Schleppbahn für die Entladung von Kohlen angelegte Sturzvorrichtung, deren Benutzung der enge Raum bisher unthunlich machte, ihrem Zwecke zugeführt wird.

III. Der **Wagenpark** wurde durch den Ankauf von 50 Kohlenwagen vermehrt; auch ist beschlossen worden, eine gleiche Anzahl in den eigenen Werkstätten zu bauen.

IV. Außer der **Beamten-Pensions-Kasse** (Kol. 333—352 der Tabellen) besteht noch eine aus den Beiträgen der Betheiligten gebildete Kranken-Unterstützungskasse der Diener und Tagearbeiter, welche bei Erkrankungen freien Arzt, freie Medizin und ein mäßiges Pflegegeld gewährt. Ultimo 1863 schloß diese Kasse mit einem Bestande von 1432 Thlrn. ab.

V. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

zu Kol. 10. Außerdem sind noch mehrere nach Kohlenschächten führende Abzweigungen vorhanden, welche aber nur als eine Verlängerung der Bahnhofsgeleise anzusehen sind.

„ „ 27. Hierin sind auch die Geleise der vorstehend erwähnten Abzweigungen enthalten.

„ „ 85. Ebenso hier die Anlagekosten derselben.

„ „ 87. Das für die Kohlenzweigbahnen verwendete Anlage-Kapital ist hier außer Ansatz geblieben.

„ „ 169a u. 172. Hierin sind 939 Ctr. Equipagen und 1584 Ctr. befördertes Vieh mitenthalten.

„ „ 175a u. 176a. Sowohl von den Equipagen als den Thieren wird nur das betr. Gewicht notirt; dasselbe ist in Kol. 169a mitenthalten.

„ „ 203a. Hierin sind auch die Einnahmen für die beförderten Equipagen und Thiere enthalten.

„ „ 221. Dies sind die Feuerversicherungs-Prämien für die versicherten Gebäude und Betriebsmittel.

„ „ 238. Hierin sind die Kosten der Beleuchtung der Bahnhöfe und Signale enthalten.

zu Kol. 260b. Hiervon kommen auf die Amortisation der Actien 3500 Thlr. und auf die Amortisation der Prioritäts-Obligationen 2500 Thlr.

„ „ 261. Diese Summe repräsentirt die gezahlten Steuern und die Zinsen-Coupons-Stempel der Prioritäts-Obligationen und Actien.

26. Bayerische Ostbahnen.

I. **Rechnungs-Periode.** Das Rechnungs- und Betriebsjahr umfaßt nicht die Periode des Kalenderjahres, sondern beginnt mit dem 1. Oktober. Die vorliegenden statistischen Notizen beziehen sich auf den Zeitraum vom 1. Oktober 1862 bis ult. September 1863.

II. **Bahngebiet.** Das Unternehmen der Bayerischen Ostbahnen umfaßte am Schlusse des Betriebsjahres 1863

1) die Hauptbahn München-Regensburg-Nürnberg . . . . . 38,7 Meilen,

2) die Zweigbahnen a) Geiselhöring-Straubing-Passau . . . . . 12,5 „

und Passau-Landesgrenze . . . . . 0,20 M.,

welche an die Kaiserin-Elisabeth-Bahn verpachtet sind.

b) Schwandorf-Cham-Furth i. W. . . . . 9,0 „

und Furth-Landesgrenze . . . . . 0,90 M.,

welche an die Böhmische Westbahn verpachtet sind.

zusammen 60,2 Meilen,

auf welche sich die vorliegenden statistischen Notizen beziehen.

Im Betriebsjahre 1863/1864 wurden folgende Strecken dem Betriebe übergeben:

a) am 1. Oktober 1863 von Schwandorf resp. Irrenlohe nach Weiden . . . . . 5,5 Meilen

b) am 30. November 1863 von Weiden nach Bayreuth . . . . . 7,77 „

und c) am 15. August 1864 von Weiden nach Mitterteich . . . . . 5,27 „

Die Strecke von Mitterteich bis zur Landesgrenze bei Eger (1,5 M.) befand sich ult. 1864 noch im Bau.

III. Außer der **Beamten-Pensionskasse**, worüber das Nähere in Kol. 333—352 der Tabellen enthalten ist, besteht noch eine „Unterstützungskasse" für die Arbeiter und Bediensteten, welche ult. 1863 mit einem Bestande von 21 608 Thlrn. abschloß.

IV. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

zu Kol. 33 u. 41. Ueber die bis jetzt stattgehabte Erneuerung der Schienen ꝛc. und Schwellen, welche seit den Jahren 1858 resp. 1861 liegen, kann eine zuverlässige Angabe zur Zeit nicht gemacht werden.

„ „ 85. Hierin sind 214 384 Thlr. Kosten der Betriebs- und 103 267 Thlr. Kosten der Werkstätten-Einrichtung, sowie eine Reserve für nachträgliche Bauten von 479 233 Thlrn. mitenthalten.

„ „ 109a. Hierin ist die Ladungsfähigkeit der 18 vierrädrigen Bahnpostwagen mitenthalten (cfr. Kol. 107).

„ „ 115a. Ebenso hier deren Anschaffungskosten.

„ „ 138 u. 148. Hierin sind auch die von den Gepäckwagen zurückgelegten Achsmeilen enthalten, weshalb

„ „ 139. dieser Durchschnittsberechnung die Anzahl der Achsen unter den Personenwagen und diejenige unter den Gepäckwagen zu Grunde gelegt worden ist.

„ „ 167 u. 177. Das Gewicht der beförderten Postgüter und Thiere wird nicht notirt.

„ „ 210. In dieser Summe sind enthalten: 33 770 Thlr. Zins für verpachtete Bahnstrecken (cfr. ad II 2 dieses Berichts), 30 649 Thlr. Wagenmiethe und 152 305 Thlr. Differenz zwischen gezahlten und empfangenen „Ersätzen anderer Bahnverwaltungen aus dem direkten Güterverkehre." Der Rest zerfällt in Einnahmen für Werkstatts-Arbeiten, verkaufte Maschinen, Geräthe und dergl. mehr.

„ „ 211 u. 254. Werden die empfangenen „Ersätze anderer Bahnverwaltungen aus dem direkten Güterverkehre" in Einnahme und die hinausvergüteten in Ausgabe gestellt, wie dies nach den Rechnungs-Normen der Bayerischen Ostbahnen stattfindet, so stellt sich die Gesammt-Einnahme

in Kol. 211 auf . . . . . 2 277 617 Thlr.

Kol. 212 a) durchschnittlich pro Meile Bahnlänge . . . . . 37 834 „

pro Kilometer Bahnlänge . . . . . 5023 „

b) pro Nutzmeile . . . . . 8,28 „

und die Ausgaben — Kol. 254 — überhaupt auf . . . . . 887 239 „

„ 255 a) durchschnittlich pro Meile Bahnlänge . . . 14 738 „

„ Kilometer Bahnlänge . . 1957 „

b) pro Nutzmeile . . . . . 3,22 „

„ „ 220. Dies sind die Kosten der Beleuchtung der Bahnhöfe.

„ „ 242. Hier sind die nicht auf die Transportkräfte verwendeten Kosten für Brenn-, Schmier- und Putz- ꝛc. Materialien aufgenommen worden.

„ „ 266. Außer dem Reservefonds, aus welchem die Kosten für Ergänzung und Erneuerung der Bahnanlage und Betriebsmittel bestritten werden, besteht noch ein Versicherungsfonds gegen Beschädigung an Mobilien durch Brand oder sonstige Unglücksfälle, welcher ult. 1863 mit einem Bestande von 17 600 Thlrn. abschloß.

27. Berlin-Anhaltische Eisenbahn.

I. Das **Bahngebiet** der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn ist gegen das Vorjahr unverändert geblieben. Dasselbe umfaßt:

die Hauptbahn Berlin-Wittenberg-Bitterfeld-Halle	21,46	Meilen,
die Zweigbahnen a) Wittenberg-Dessau-Cöthen	7,68	"
b) Jüterbog-Röderau (einschließlich 0,22 M. Geleise zur Verbindung mit der Leipzig-Dresdener Eisenbahn)	10,60	"
c) Dessau-Bitterfeld	3,37	"
d) Bitterfeld-Leipzig (einschließlich der Verbindungsbahn zum Anschlusse an die Königl. Sächsische Staats-Eisenbahn)	4,29	"
zusammen	47,40	Meilen.

Von der Hauptbahn ist die Strecke von Berlin bis Wittenberg doppelgeleisig.

II. **Betrieb fremder Bahnen.** Die Direktion der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn-Gesellschaft hat den Betrieb der am 1. November 1863 eröffneten, von Roßlau nach Zerbst führenden Herzogl. Anhaltischen Leopoldsbahn von 1,74 M. auf 15 Jahre kontraktlich übernommen. Die Bahn ist Eigenthum des Herzogthums Anhalt.

Vom 1. November bis 31. Dezember 1863 legten die Lokomotiven 640 Nutzmeilen zurück. Befördert wurden 6596 Personen und 28 998 Ctr. Güter. Für erstere wurden 1624 Thlr. und für letztere 609 Thlr. eingenommen. Die Ausgaben betrugen 730 Thlr. für die Bahnverwaltung und 2133 Thlr. für die Transportverwaltung.

III. **Bahnanlagen.** Die Bahnhöfe Berlin, Luckenwalde und Jüterbog wurden im Betriebsjahre 1863 bedeutend erweitert, um den in stetem Wachsen begriffenen Verkehr bewältigen zu können.

Auch wurde in Berlin ein neues dreistöckiges Administrationsgebäude aufgeführt, dessen untere Etage miethsweise von der Königl. Postverwaltung benutzt wird.

IV. **Telegraphen.** Den bisherigen 31 Telegraphen-Stationen der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn ist die Station Zerbst der Herzogl. Anhaltischen Leopoldsbahn hinzugetreten. Im Jahre 1863 wurden auf diesen 32 Stationen aufgegeben: 193 kostenfreie Staats-Depeschen und 5750 Privatdepeschen, für welche 1521 Thlr. 4 Sgr. netto eingenommen sind.

V. **Betriebsmittel.** Der Wagenpark ist im Laufe des Jahres 1863 durch Anschaffung von 1 sechsrädrigen Salonwagen, 4 sechsrädrigen Personenwagen I. und II. Klasse, 4 sechsrädrigen Personenwagen III. Klasse, 4 vierrädrigen Personenwagen II. und III. Klasse, 25 vierrädrigen offenen und 30 vierrädrigen bedeckten Lastwagen, 2 Bahnmeister-Streckenwagen und 2 Bahnhofswagen vermehrt worden.

VI. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

zu Kol. 15a. Die Betriebs-Eröffnung der einzelnen Bahnstrecken fand in nachstehender Reihenfolge statt:

a) ältere Linien

am 1. September 1840 Cöthen-Dessau,
" 1. Juli 1841 Berlin-Jüterbog,
" 18. Aug. " Dessau-Coswig,
" 28. " " Coswig-Wittenberg,
" 10. Sept. " Wittenberg-Jüterbog,
am 1. Juli 1848 Jüterbog-Herzberg,
" 1. Okt. " Herzberg-Röderau;

b) neuere Linien

" 17. August 1857 Dessau-Bitterfeld,
" 1. Febr. 1859 Bitterfeld-Halle und Leipzig,
" 3. August " Wittenberg-Bitterfeld.

" " 33. Ein bestimmter Procentsatz ist bei der großen Verschiedenheit der Profile ꝛc. nicht sicher anzugeben.

" " 104a. Dies sind 59 Erdtransport- und 66 Bahnmeisterwagen. Außerdem sind noch 25 Bahnhofswagen vorhanden.

" " 122. Diese 640 Nutzmeilen sind in der Zeit vom 1. November bis ult. Dezember 1863 auf der Herzogl. Anhaltischen Leopoldsbahn zurückgelegt worden (siehe ad II dieses Berichts).

" " 161 u. 172. Dies sind die vom 1. November bis ult. Dezember 1863 auf der Leopoldsbahn beförderten Personen und Güter.

" " 197. 208 u. 211. Die hier aufgeführten Summen sind die Einnahmen der Leopoldsbahn.

" " 216. In dieser Summe sind auch die Ausgaben für Neubauten enthalten.

" " 225, 243 u. 254. Diese Summen repräsentiren die Ausgaben für die Leopoldsbahn.

" " 233. Hierin sind auch die Kosten der Beleuchtung der Bahn, Bahnhöfe ꝛc. mitenthalten.

" " 235. Dies sind die Kosten der An- und Abfuhr der Güter.

" " 239. Hier ist die Differenz zwischen gezahlter und empfangener Wagenmiethe angegeben.

28a. Berlin-Hamburger Eisenbahn.

I. **Organisation der Verwaltung.** Außer der Direktion, welche ihren Sitz in Berlin hat, besteht noch eine Direktions-Deputation in Hamburg, deren Geschäfte ein dorthin abgeordnetes Mitglied der Direktion versieht.

II. **Bahngebiet.** Durch die Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft sind erbaut:

a) die Hauptbahn von Berlin bis Bergedorf	35,85	Meilen]
b) die Zweigbahn von Büchen bis Lauenburg	1,72	"
zusammen	37,57	Meilen.

Außerdem hat dieselbe die von der Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn-Gesellschaft erbaute Bahn von Bergedorf bis Hamburg pachtweise übernommen . . . . . 2,09 "

Im ungetheilten Betriebe der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Verwaltung befinden sich also . . 39,66 Meilen.

Sämmtliche in den vorliegenden Tabellen unter „Berlin-Hamburger" Eisenbahn aufgeführten statistischen Notizen (ausschließlich der Kol. 76—89, hinsichtlich deren auf die betreffende nachfolgende Erläuterung verwiesen wird) beziehen sich auf die vorgenannten, im Betriebe vereinigten drei Bahnstrecken.

III. **Bahn-Anlagen.** Im Jahre 1863 wurde die Stecknitzbrücke bei Lauenburg von 49′ Weite umgebaut. Dieselbe erhielt statt der früheren Längsträger aus Holz schmiedeeiserne, auf den vorhandenen massiven Stirnpfeilern ruhende Gitterträger.

Von Büchen bis Schwarzenbeck wurde in einer Länge von 5200 Ruthen das zweite Geleise vollendet; diese sowohl, als 2036 lfde. Ruthen altes Geleis erhielten Schienen des Neubau-Profils von 4⅞″ Höhe.

Für den Betrieb der Elbtrajekt-Anstalt bei Lauenburg wurde eine stehende Dampfmaschine mit Seiltrommel aufgestellt und ein Maschinen- und Kesselhaus erbaut. Ferner wurde eine hölzerne Einsteighalle und ein Landungsgerüst hergestellt, sowie die schiefe Ebene mit einem schmiedeeisernen Landungswagen versehen. Die Inbetriebsetzung der Anstalt war im Jahre 1863 noch nicht erfolgt.

Ferner wurden auf der Strecke Büchen-Lauenburg 6 neue Wärterbuden erbaut und mit electrischen Läutewerken versehen. 32 Stück hölzerne optische Telegraphen wurden entfernt und durch eiserne ersetzt. Vom Lauenburger Bahnhofe wurde eine unterirdische Telegraphenleitung durch die Elbe nach Station Hohnstorff (der Hannoverschen Bahn) gelegt.

Auf 3 Stationen wurde je ein Spritzenhaus erbaut und am Bahnhofe Berlin 105 Ruthen Bewährungsmauer aufgeführt.

IV. **Industrielle Anlagen.** Die Gesellschaft besitzt 3 Reparatur-Werkstätten zu Berlin, Wittenberge und Hamburg, 2 Coaksbrennereien mit zusammen 44 Oefen zu Wittenberge und Bergedorf und eine Schwellen-Tränkanstalt zu Berlin.

V. **Einführung neuer Einrichtungen.** Die IV. Wagenklasse, welche seit dem 15. Mai 1862 auf der Bahnstrecke zwischen Berlin und Wittenberge eingeführt war, ist seit dem 15. Juni 1863 auch auf der Strecke Wittenberge-Hamburg in Anwendung gekommen.

VI. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

zu Kol. 5. Der Vorsitzende der Direktion ist zugleich Ober-Ingenieur und Betriebs-Direktor.

„ „ 20. Hiervon sind 218 Durchlässe unter 10 Fuß Weite und 320 Seitendurchlässe.

„ „ 30. Diese leichteren Schienen werden nach und nach durch die in Kol. 31 bezeichneten schweren Schienen ersetzt; von letzteren liegen bereits 50 612,13 lfde. Ruthen.

„ „ 70 u. 71. Von den 2 Telegraphenleitungen der Gesellschaft verbindet die ältere nach Siemens und Halskeschem Systeme sämmtliche einzelne Stationen unter sich, während die neuere nach Morséschem Systeme zur direkten Verbindung der Hauptstationen dient.

„ „ 72a. Von den 57 im Betrieb befindlichen Sprech-Apparaten sind 47 nach Siemens, 10 nach Morsé construirt. Außerdem sind 8 Siemens'sche und 1 Morsé'scher Sprechapparat als Reserve und 15 portative Siemens'sche Apparate vorhanden.

„ „ 73. Außerdem sind noch 70 Ruthen Kabelleitung vorhanden.

„ „ 75. Von diesen Telegraphen sind 216 von Eisen und 58 von Holz.

„ „ 76—88. Die gegen das concessionirte Anlage-Kapital (Kol. 76) weniger verwendeten 102 448 Thlr. sind als Bestand des Baufonds vorhanden.

Das Anlage-Kapital (Kol. 76—88) ist in der Weise angegeben, wie es von der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft für die durch dieselbe erbauten 37,51 Meilen (Kol. 10) verwendet worden ist. Für die im Betriebe vereinigten 39,66 Meilen (siehe ad II dieses Berichts), also einschließlich der gepachteten Hamburg-Bergedorfer Bahn, beträgt das Gesammt-Anlage-Kapital:

Kol. 76.	Im Ganzen concessionirt	16 298 000 Thlr.
„ 77.	Vorarbeiten	927 636 Thlr.
„ 78.	Grunderwerb	1 457 731 „
„ 79a.	Erdarbeiten	2 025 769 „
	b. Böschungen und Futtermauern	237 626 „
	c. Einfriedigungen	64 861 „
	d. Wegeübergänge	55 196 „
	e u. f. Brücken (kleine und große)	1 614 751 „
„ 80.	Oberbau	4 230 338 „
„ 81.	Telegraphen (optische und electromagnetische)	108 457 „
„ 82.	Bahnhöfe und Wärterhäuser	2 474 532 „
„ 84.	Betriebsmittel	1 581 084 „
„ 85.	Insgemein	1 417 571 „
„ 86.	Summe des verwendeten Anlage-Kapitals	16 195 552 Thlr.
„ 87.	pro Meile Bahnlänge	408 360 „
„ „	pro Kilometer „	54 216 „
„ 88a.	Stamm-Actien	9 548 000 „
„ 88c.	Prioritäts-Obligationen	6 750 000 „

„ „ 90. Aus den Betriebs-Ueberschüssen sind verwendet:

	bis Ende 1862.	pro 1863.
a) zur Ergänzung der Betriebsmittel	1 620 190 Thlr.	120 173 Thlr.
b) zur Erweiterung der Bahnanlagen, Neubau von Gebäuden, Beschaffung von Werkzeugen, für eiserne optische Telegraphen, Perrons, Drehscheiben ꝛc.	330 218 „	87 633 „
zusammen	1 950 408 Thlr.	207 806 Thlr.

zu Kol. 109c. Zum Transport von Equipagen werden, da besondere Wagen hierzu nicht vorhanden sind, Güterwagen verwendet; es ist deshalb nur die Gesammtladungsfähigkeit der Viehwagen hier angegeben worden.

„ „ 123c. Einschließlich 1578 gemischten Zügen auf der 1,72 M. langen Büchen-Lauenburger Zweigbahn.

„ „ 124c. Die durchschnittliche Anzahl der Wagenachsen betrug bei Güterzügen 97 Achsen und bei gemischten Zügen 41 Achsen.

„ „ 135. Bei Berechnung des Brennmaterial-Verbrauchs pro Achsmeile sind ein Scheffel Steinkohlen = 64 Z.-Pfd. Coaks (4 Scheffel Steinkohlen = 1 Tonne = 3½ Ctr.) und eine Tonne Braunkohlen = 3 Z.-Ctr. = 80 Z.-Pfd. Coaks gerechnet worden.

„ „ 167. Das Gewicht der beförderten Postgüter wird nicht notirt, weil für die Beförderung derselben eine Aversional-Summe gezahlt wird (cfr. Kol. 200).

„ „ 176b. Hierin sind 5603 Hunde enthalten.

„ „ 233. Hierin sind auch die Beleuchtungskosten der Wartezimmer, Perrons, Bahnhöfe, Vorplätze ꝛc. enthalten.

„ „ 234. Diese Summe enthält die Löhne der Bodenarbeiter, sowie die Kosten der An- und Abfuhr der Güter, soweit letztere in den Frachtsätzen miterhoben, die Leistungen also durch die Bahnverwaltung bewirkt werden.

„ „ 235. Die hier aufgeführte Summe enthält die Löhne für Wagenschieben, Wasserpumpen und ähnliche Arbeiten auf den Bahnhöfen.

„ „ 253. Dies ist der Pachtzins für die Hamburg-Bergedorfer Bahnstrecke und die fortlaufende Vergütigung an die Magdeburg-Wittenbergesche Eisenbahn-Gesellschaft für den Bau der Elbbrücke bei Wittenberge.

„ „ 261. Der Betrag der Eisenbahnsteuer (42 500 Thlr.) ist statutenmäßig zur Amortisation der Stamm-Actien Littr. B. verwendet und in Kol. 260b mitenthalten.

„ „ 262a. An Dividende sind gezahlt: für die Stamm-Actien Littr. A. von 5 000 000 Thlrn. 7¼ Proc., für die Stamm-Actien Littr. B. von 3 000 000 Thlrn. 6¼ Proc., durchschnittlich also 6,875 Proc.

„ „ 269. Außerdem sind Material-Bestände im Werthe von 111 621 Thlrn. vorhanden, einschließlich deren das Vermögen des Reservefonds am Jahresschlusse 1 039 038 Thlr. betrug.

„ „ 270—273. Ein besonderer Erneuerungsfonds ist nicht vorhanden, da der Zweck desselben durch ausreichende Verwendungen aus den Betriebs-Einnahmen (vergl. Kol. 90) erfüllt wird.

„ „ 319. Außerdem erlitten die Berlin-Hamburger Wagen auf fremden Bahnen bis ult. 1857 . . 20 Achsbrüche, von 1858—1863 aber keinen Achsbruch.

28b. Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn.

I. Verwaltung. Die Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn ist an die Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft auf unbestimmte Zeit verpachtet. Die Direktion dieser Gesellschaft leitet den Betrieb und ertheilt der Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn-Gesellschaft vierteljährlich genaue Berechnungen der Betriebs-Resultate.

Im Uebrigen wird auf die ausführlichen Mittheilungen in den Jahrgängen 1858 und 1859 der Statistik (S. 31 resp. 42) verwiesen.

II. Verkehr und Ertrag. Auf der Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn sind von den regulären Transporten der Berlin-Hamburger Eisenbahn im Jahre 1863 befördert worden: 382 729 Personen, 6 769 353 Z.-Ctr. Frachtgüter u. s. w., wie dies in Kol. 156—176 der Tabellen unter „Hamburg-Bergedorf" näher angegeben ist.

Die in Kol. 193—208 aufgeführten Brutto-Einnahmen für diese Transporte (nach Vorwegnahme der Kosten für An- und Abfuhr, Auf- und Abladen, Brücken- und Schleusengeld u. s. w.) haben betragen:

	auf der Strecke Hamburg-Bergedorf
für Personen-Beförderung	86 970 Thlr.
„ Reisegepäck	2140 „
„ Eil- und Frachtgüter	107 256 „
„ Equipagen	186 „
„ Vieh-Transporte	13 194 „
Extraordinaria	5496 „
für Beförderung der Posten	5164 „
zusammen	220 406 Thlr.

Davon hat die Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn-Gesellschaft als kontraktlichen Betriebs-Einnahme-Antheil 110 203 Thlr. erhalten. Die übrigen, der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft für den Betrieb verbliebenen 110 203 Thlr. sind in den Kol. 225 und 243 (33 767 + 76 436 Thlr.) als Betriebs-Ausgaben aufgeführt.

Außer jenem Betriebs-Antheile hat die Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn-Gesellschaft 130 270 Mark Banko (65 701 Thlr.) Zinsen für die Bahnhöfe (in Kol. 201 mitenthalten) von der Berlin-Hamburger E.-G. empfangen.

III. Erläuterungen zu den Tabellen. Die unter „Berlin-Hamburger" Eisenbahn in den Tabellen aufgeführten Notizen der Betriebs-Resultate umfassen, wie ad II des betreffenden Berichts angegeben, gleichzeitig die Strecke Hamburg-Bergedorf. Um den Verkehr und Ertrag derselben ersichtlich zu machen, sind die speziell auf die Strecke Hamburg-Bergedorf bezüglichen Notizen in den Tabellen (Kol. 156—209 u. 225, 226, 243 u. 274—276) besonders aufgeführt, zur Unterscheidung von den Berlin-Hamburger Notizen (unter denen dieselben mitenthalten sind) aber durch kleineren Zahlendruck dargestellt. Alle übrigen, ausschließlich das Hamburg-Bergedorfer Unternehmen betreffende Notizen (Kol. 1—15, 76—88, 210—212, 251—262 u. 277—283) sind mit den gewöhnlichen Ziffern gedruckt.

Zu Kol. 195. Hierin sind 5496 Thlr extraordinäre Einnahmen enthalten.
„ „ 210. Dies sind die von der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft für die Bahnhöfe empfangenen Zinsen (siehe ad II dieses Berichts) nebst anderweitig eingenommenen 74 Thlrn.
„ „ 259. In dieser Summe sind 114 Thlr. Zuschuß aus den Einnahmen des Jahres 1864 enthalten.
„ „ 260—262. Die Zinsen, Dividenden, Amortisations-Beträge und Eisenbahn-Steuern werden in Banko-Mark bezahlt, deren Betrag hier zum Durchschnitts-Course der Einnahmen auf Thlr. reducirt ist.

29. Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn.

I. **Bahn-Anlagen.** Im Jahre 1863 wurde in Berlin, an der Ecke der Graben- und Köthener Straße, ein neuer massiver Lokomotiv-Schuppen in Form eines halben Polygons, welcher zur Aufstellung von 13 Lokomotiven Raum bietet, errichtet. An denselben schließt sich ein 52 Fuß hoher Eckthurm, welcher in der ersten und zweiten Etage Raum für Werkführer, Lokomotivführer, Putzer ꝛc., sowie in der dritten Etage ein Wasserbassin enthält. In der Nähe dieses Schuppens ist ein neuer massiver Kohlenschuppen hergestellt.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen:**
zu Kol. 15b. Die Elbbrücken bei Magdeburg wurden am 19. August 1848 dem Betriebe übergeben.
„ „ 277—282. Bei Vergleichung der Finanz-Ergebnisse mit denjenigen des Vorjahres sind die in Kol. 210, 211, 239 u. 254 aufgeführten Summen um die an fremde Verwaltungen gezahlte Wagenmiethe von 93 720 Thlrn. gekürzt worden, weil die correspondirenden Summen Kol. 186, 187, 215 u. 229 der Statistik pro 1862 diese Einnahmen resp. Ausgaben nicht enthalten. Es reduciren sich hiernach die Einnahmen des Jahres 1863 auf 2039227 Thlr. und die Ausgaben auf 815014 Thlr.

Ebenso sind von den Ausgaben des Jahres 1862 die unter denselben mitverrechneten „Abgaben, Lasten und Renten, einschließlich der Magdeburger Bahnhofsrente", im Betrage von 7915 Thlrn. in Abzug gebracht worden, weil dieselben als eigentliche Betriebs-Ausgaben nicht anzusehen sind. Hiernach reducirt sich die Gesammtausgabe des Vorjahres auf 752 017 Thlr., während der Ueberschuß, von welchem diese „Abgaben" ꝛc. zu verwenden gewesen wären, wie dies im Jahre 1863 geschehen ist, sich auf 1 308 184 Thlr. erhöht.

30. Berlin-Stettiner Eisenbahn.

I. **Bahngebiet.** Das Unternehmen der Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft umfaßt die Bahnstrecken

Berlin-Stettin (17,55 M.)-Stargard		22,49 Meilen
und Stargard-Belgard-Cöslin	18,01 M.	22,80 „
mit der Zweigbahn Belgard-Colberg	4,79 „	
Auf diese		45,29 Meilen

beziehen sich die vorliegenden statistischen Notizen.

Außerdem wurden von der im Bau begriffenen Vorpommerschen Eisenbahn die Strecken

Angermünde-Anclam	13,87 M.
Pasewalk-Stettin	5,57 „

am 16. März 1863 und

die Strecke Anclam-Stralsund	8,66 „
mit der Zweigbahn Züssow-Wolgast	2,37 „

am 1. November 1863 eröffnet. Seit diesem Tage ist die ganze Vorpommersche Bahn in einer Ausdehnung von . . . . . 30,47 Meilen im Betriebe. Dieselbe konnte jedoch in die vorliegende Statistik nicht aufgenommen werden, weil der theilweise Betrieb bis ult. 1863 für Rechnung des Baufonds geführt wurde und weil das Baukapital noch nicht angegeben werden kann.

Die Betriebsleitung der Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft erstreckt sich nunmehr auf eine Gesammtlänge von . . . . . 75,76 Meilen.

II. **Vertheilung der gemeinschaftlichen Ausgaben.** Die Kosten der gemeinsamen allgemeinen Verwaltung werden auf die vorgenannten Bahnen nach Verhältniß der Bahnlängen vertheilt, für das Jahr 1863 ist die Vorpommersche jedoch hiervon noch ausgeschlossen worden. An den Kosten für die Bahnverwaltung auf den gemeinschaftlichen Bahnhöfen Stargard, Stettin und Angermünde participiren die dort zusammenlaufenden Bahnen nach festgestellten Verhältnißzahlen. Die Kosten für die Transportverwaltung werden nach Abschluß der Ausgaben auf die drei Bahnen, wovon die Vorpommersche im Jahre 1863 jedoch ebenfalls ausgeschlossen ist, nach Verhältniß der durchlaufenen Lokomotiv- und Wagen-Achsmeilen vertheilt, mit Ausschluß der Kosten für die Erneuerung der Transportmittel.

III. **Bahn-Anlagen.**

a. Berlin-Stettin-Stargard.

Die Strecke von Stettin bis Angermünde (9,36 M.) ist mit einem zweiten Geleise versehen, zu welchem Zwecke die Brücken, Wegeüberführungen und der Bahnkörper erweitert werden mußten. Außerdem sind die Geleise auf den Bahnhöfen um 2263,5 lfde. Mth. erweitert worden. Auf Bahnhof Stettin ist ein Lokomotivschuppen mit 7 Lokomotivständen hergestellt.

Die optischen Signalvorrichtungen sind abweichend von den früheren neu hergestellt und bestehen aus zwei, auf einem 30 bis 40 Fuß hohen Ständer durch Zugdrähte von unten stellbaren Flügeln. Als Nachtsignale werden weiß verglaste Laternen aufgezogen, vor welche behufs Herstellung eines rothen Lichtes rothe Glasscheiben durch Zugdrähte gestellt werden können.

An den Enden der Bahnhöfe sind dergleichen größere Signalvorrichtungen aufgestellt, welche auf ein vom Perron ausgegebenes optisches Signal umgestellt werden.

Die End- und Hauptstationen der Bahn sind außer den Telegraphen-Zeiger-Apparaten mit Morseschen Telegraphen-Apparaten versehen worden, welche durch eine neue Drahtleitung verbunden worden sind.

b. Stargard-Cöslin-Colberg.

Vom Bahnhofe Colberg nach dem dortigen Hafen wird ein Schienengeleise gelegt. Auf Bahnhof Cöslin ist Gasbeleuchtung eingerichtet, deren Versorgung mit Gas die dortige städtische Gasbereitungsanstalt bewirkt.

Die Güterschuppen auf den Bahnhöfen Wangerin und Schivelbein sind vergrößert worden.

Die optischen Signalvorrichtungen und der electrische Telegraph sind in derselben Weise umgeändert resp. erweitert, wie auf der Berlin-Stettin-Stargarder Bahn.

IV. **Betriebsmittel.** Für die Berlin-Stettin-Stargarder Bahn sind neu beschafft: 2 Lokomotiven, 10 Personenwagen IV. Klasse, 19 eiserne Kohlenwagen; 4 Güterwagen sind aus alten ausrangirten hergestellt worden; 3 Lokomotiven, 1 Personenwagen III. Klasse und 3 Güterwagen sind ausrangirt.

Für die Stargard-Cöslin-Colberger Bahn sind neu beschafft: 6 Personenwagen IV. Klasse und 14 eiserne Kohlenwagen. Die Tragfähigkeit der Güterwagen ist nominell erhöht worden.

V. **Einführung neuer Einrichtungen.** Die IV. Wagenklasse, welche bisher nur auf den Strecken Belgard-Cöslin und Belgard-Colberg vertreten war, ist seit dem 1. Juli 1863 auf allen drei Bahnen in ihrer ganzen Länge eingeführt worden.

VI. **Neue Bahnlinien.** Die Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft ist Seitens der Staats-Regierung im Dezember 1863 zum Bau einer Zweigbahn von Neustadt E./W. nach Wriezen a./O. = 3¾ Meilen ermächtigt.

Das Bauproject ist bereits vom Königl. Ministerium genehmigt, auch sind die erforderlichen Geldmittel beschafft, der Bau wird jedoch erst nach Abschluß der schwebenden Verhandlungen über die unentgeltliche Hergabe der erforderlichen Grundflächen Seitens der landräthlichen Kreise beginnen.

Der Bahnhof Stettin genügt hinsichtlich seiner Dimensionen nicht mehr für den gegenwärtigen Verkehr, und da seine Lage eine genügende Erweiterung nicht gestattet und um zugleich das umständliche Ein- und Ablaufen der Züge in der Richtung nach Stargard zu beseitigen, ist ein Project zur Geltung gekommen, nach welchem die Berlin-Stettiner Bahn vom Ende des Bahnhofs Stettin über zwei Oderarme geführt und am jenseitigen Ufer ein besonderer Bahnhof für den Güterverkehr angelegt werden soll, von welchem ab die Bahn weiter bis in die gegenwärtig vorhandene Stettin-Stargarder Bahn geführt wird. Die Länge dieses neuen Bahntheiles beträgt ca. 600 Rth. Dieses Project wird nach Beendigung des noch schwebenden Grunderwerbes unverzüglich zur Ausführung kommen.

VII. **Leistungen der Transportmittel.** Auf der Berlin-Stettin-Stargarder Bahn haben die Lokomotiven pro Nutzmeile 819 Ctr. Personen- und Gütergewicht und 3873 Ctr. Bruttogewicht befördert; von den bewegten Sitzplätzen der Personenwagen sind 37,5 Procent besetzt gewesen; die Gepäck- und Güterwagen sind mit 51,5 Proc. der Ladungsfähigkeit belastet gewesen.

Auf der Stargard-Cöslin-Colberger Bahn haben die Lokomotiven pro Nutzmeile 388 Ctr. Personen- und Gütergewicht und 3064 Ctr. Bruttogewicht befördert; von den bewegten Sitzplätzen der Personenwagen sind 22,2 Proc. besetzt gewesen; die bewegten Gepäck- und Güterwagen sind mit 26,6 Proc. ihrer Tragfähigkeit belastet gewesen.

VIII. **Beamten-Pensions-Kasse.** Für die Beamten der Strecke Stettin-Stargard, welche bis 1. Januar 1860 an die Stargard-Posener Eisenbahn-Gesellschaft verpachtet war, besteht eine besondere Pensionskasse (Kol. 333—352 der Tabellen), da die von der früheren Verwaltung angestellten Beamten mit ihren bis dahin erworbenen Pensions-Ansprüchen von der Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft übernommen worden sind.

IX. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

a. Berlin-Stettin-Stargard.

zu Kol. 86. Die Kosten für das zweite Geleise von Berlin bis Angermünde sind noch nicht zum Baukapital gerechnet, weil sie noch nicht festgestellt sind.

Der Betrag von 1 013 328 Thlrn., um welchen die Ausgaben für die Bahnanlagen das concessionirte Anlagekapital übersteigen, ist gedeckt:

1) aus dem Reservefonds mit	403 554	Thlr.
2) " " Ergänzungsbaufonds mit	609 774	"
	1 013 328	Thlr.

Letzterer hat seine Einnahme geschöpft:

a) aus der Amortisation eines Anlage-Kapitals von 500 000 Thlrn.	13 132	"
b) durch Gewinn beim Actienverkauf	172 844	"
c) aus dem Ueberschuß bei Benutzung der Bahn während der Bauzeit	96 427	"
d) aus Conventionalstrafen	10 550	"
e) Zinsen	42 252	"
f) für verkauftes Material, Pächte, Erstattungen ꝛc.	277 249	"
	612 454	Thlr.
hiervon ab der Bestand ult. 1863 mit	2680	"
bleiben obige Ausgaben	609 774	Thlr.

zu Kol. 119. Hiervon kommen 7226 Thlr. auf sonstige Transportmittel und 24 192 Thlr. auf in Reserve befindliche Achsen.

„ „ 210. In dieser Einnahme befinden sich unter andern 8671 Thlr., welche in Folge der Repartition der Kosten für die Transportverwaltung die Hinterpommersche Bahn an die Hauptbahn für die Unterhaltung der Transportmittel zu zahlen hat; ferner 1145 Thlr., welche aus dem Reservebaufonds behufs Bestreitung der Ausgaben für Unterhaltung der Transportmittel entnommen sind, da der hierfür vom Betriebe zu zahlende Betrag nicht ausreichte; auch 1547 Thlr. Ueberschuß aus dem telegraphischen Depeschenverkehr.

„ „ 227—235 u. 238—242. Hier sind nicht die wirklichen Ausgaben während des Betriebsjahres aufgeführt, sondern die Beträge, welche sich in Folge der Repartition der Ausgaben für die Transportverwaltung der Hauptbahn und der Hinterpommerschen Bahn pro rata der Achsmeilen ergeben.

„ „ 229. Dies sind die Kosten für das Material; das Arbeitslohn ist in Kol. 227 mitenthalten.

„ „ 250. Hierin ist auch der Beitrag zur Pensionskasse (2760 Thlr.) enthalten.

„ „ 263b. Eine Einlage in den Erneuerungsfonds (Reservebaufonds) hat nicht stattgehabt, im Gegentheil sind 1145 Thlr. aus demselben als Zuschuß zu den Beschaffungskosten der Transportmittel entnommen.

„ „ 265c. Dies ist ein an die Königl. Postverwaltung zurückgezahlter Vorschuß, welchen dieselbe in früheren Jahren behufs Erbauung eines Postgebäudes gemacht hat und welcher in jährlichen Raten erstattet wird.

„ „ 272. Diese Ausgaben sind bereits in den Betriebs-Ausgaben Kol. 225 u. 243 enthalten.

b. Stargard-Cöslin-Colberg.

„ „ 89. Nicht Stammactien, sondern die Prioritäts-Obligationen (Kol. 88c) sind vom Staate mit 3½ Proc. garantirt. Außerdem wird aus den Ueberschüssen der Berlin-Stettin-Stargarder Bahn ½ Proc. gedeckt, so daß die Verzinsung der Obligationen 4 Procent beträgt.

„ „ 210. In dieser Einnahme sind 1547 Thlr. Ueberschuß aus dem telegraphischen Depeschenverkehr enthalten.

„ „ 227—235 u. 238—242. Hier sind nicht die wirklichen Ausgaben während des Betriebsjahres aufgeführt, sondern die Beträge, welche sich in Folge der Repartition der Ausgaben für die Transportverwaltung der Hinterpommerschen Bahn und der Hauptbahn pro rata der Achsmeilen ergeben.

„ „ 229. Dies sind die Kosten für das Material; das Arbeitslohn ist in Kol. 227 mitenthalten.

„ „ 242. In diesem Betrage sind 8671 Thlr. enthalten, welche der Betrieb an die Hauptbahn in Folge Repartition der Kosten für Reparatur der Transportmittel hat zahlen müssen.

„ „ 250. Hierin ist auch der Beitrag zur Pensionskasse (2736 Thlr.) enthalten.

„ „ 272. Diese Ausgaben sind bereits unter den Betriebsausgaben Kol. 225 u. 243 aufgeführt.

„ „ 279 u. 280. Die geringere Ausgabe gegen das Vorjahr ist dadurch entstanden, daß im Vorjahre die Einlage in den Reservebaufonds in die Betriebsausgaben aufgenommen worden ist, während dieselbe in der vorliegenden Statistik als aus dem Ueberschusse bestritten aufgeführt ist.

31. Böhmische Westbahn.

I. Das **Bahngebiet** der Böhmischen Westbahn umfaßt:

a) die Hauptbahn von Prag über Pilsen bis an die Bayerische Landesgrenze südlich Taus . . . 24,45 Meilen
nebst der von der Bayerischen Ostbahn-Verwaltung gegen 4½ Proc. des Bau-Kapitals gepachteten
Strecke von der Landesgrenze bis Furth am Walde . . . . . 0,89 „

b) die Zweigbahn von Chrast nach Radnitz . . . . . 1,32 „

zusammen 26,66 Meilen.

Die Zweigbahn wurde am 2. April 1863 dem Verkehre übergeben und war bis zum Jahresschlusse nur 9 Monate im Betriebe; der mittlere Jahresdurchschnitt der im Jahre 1863 im Betriebe gewesenen Bahnstrecken beträgt daher 26,33 Meilen.

II. Außer der **Beamten-Pensionskasse**, worüber die Kol. 333—352 der Tabellen das Nähere ergeben, besteht noch eine Krankenkasse, welche bei Krankheitsfällen freien Arzt, freie Medizin, während der Dauer der Krankheit ein mäßiges Pflegegeld und bei Todesfällen den Hinterbliebenen einen Beerdigungskosten-Beitrag von 10 Fl. Oe. W. gewährt.

Diese Kasse hatte ult. 1863 einen Bestand von 2660 Thlrn.

III. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

zu Kol. 77—85. Die hier aufgeführten Posten sind dem Kostenvoranschlage entnommen und daher nur annähernd richtig. Genau können dieselben nicht angegeben werden, da die vollständige Herstellung der Bahn nebst Lieferung der Betriebsmittel ꝛc. für die Summe von 16 000 000 Thlrn. einem Unternehmer in Entreprise gegeben worden ist.

„ „ 86. Dies ist das dem Bau-Unternehmer gezahlte Kapital.

„ „ 89. Nicht nur die Stamm-Actien, sondern das Gesammt-Anlage-Kapital ist vom Staate mit 5,2 Proc. garantirt.

„ „ 115a. In dieser Summe sind auch die Kosten für Anschaffung der beiden vierrädrigen Postwagen (Kol. 107a) enthalten.

zu Kol. 142. Hierin sind auch die von 2 vierrädrigen Postwagen zurückgelegten Achsmeilen mitbegriffen.

„ „ 163. In dieser Centnerzahl ist auch das Gewicht von beförderten 37 Equipagen, 38 Pferden und 370 Hunden mitenthalten.

„ „ 169 u. 172. Ebenso hier das Gewicht von 76 Equipagen und die in Kol. 177a aufgeführten 44 720 Ctr. beförderte Thiere.

„ „ 260. Der Ueberschuß wurde ganz zur Verzinsung des Anlage-Kapitals verwendet, reichte jedoch hierzu nicht aus. Den fehlenden Betrag hat die Staatskasse zugeschossen.

32. Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn.

I. **Bahn-Anlagen.** Es wurden im Jahre 1863 auf der Strecke Breslau-Freiburg der letzte noch mit 4½" hohen Schienen versehen gewesene Theil mit 5" hohen Schienen umgelegt, zu welchem Zwecke 4054,7 Ruthen Schienengeleis ausgewechselt worden sind. Ferner wurden die sämmtlichen Geleise mit Kies angefüllt und die Entwässerung der Kiesbettung durch Anlage von Sickerkanälen bewirkt.

Zur Erneuerung der Schwellen wurden im Jahre 1863 . 38 408 Stück 8' lange eichene Schwellen verbraucht.

II. Die **Betriebsmittel** wurden um 100 vierrädrige offene Lastwagen vermehrt und durch Einziehung von Gußstahl-Achsen die Ladungsfähigkeit der Wagen erhöht.

III. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

zu Kol. 2a. Außerdem gehören noch 3 stellvertretende Mitglieder zum Direktorium.

„ „ 5. Der Betriebs-Direktor bezieht neben seinem Gehalte eine Tantième von ½ Proc. des über 5 Proc. betragenden Reingewinns.

„ „ 76 u. 86. Die gegen das concessionirte Anlage-Kapital mehr verwendeten 66 150 Thlr. sind durch die während der Bauzeit erzielten Einnahmen von . . . . . 53 336 Thlrn.
und durch Verwendungen aus den Betriebs-Ueberschüssen (siehe Kol. 90) im Betrage von . . . . . 12 814 „
gedeckt worden. zusammen 66 150 Thlr.

„ „ 91. Außerdem waren noch 2 außer Betrieb gesetzte Lokomotiven vorhanden.

Von den hier aufgeführten Lokomotiven haben 2 Stück erst vom 1. Januar 1864 ab Dienst gethan.

„ „ 121f. Dies sind hauptsächlich die vor Extrazügen zurückgelegten Meilen.

„ „ 277a. An dieser Mehr-Einnahme participirt der Personenverkehr mit 28 387 Thlrn. und der Güterverkehr mit 31 147 Thlrn. Die Einnahmen „aus sonstigen Quellen" haben dagegen 1353 Thlr. weniger betragen als im Jahre 1862.

„ „ 279a. Von der Mehr-Ausgabe entfallen auf die allgemeine Verwaltung 4485 Thlr., auf die Bahn-Verwaltung 22 041 Thlr. und auf die Transport-Verwaltung 34 628 Thlr. Was den letzteren Titel anbelangt, so erforderten die Unterhaltung der Maschinen 4525 Thlr. und die Unterhaltung und Neubeschaffung von Wagen 15 128 Thlr. mehr als die correspondirenden Posten des Vorjahres.

33. Brünn-Rossitzer Eisenbahn.

I. **Rechnungs-Periode.** Das Rechnungs- und Betriebsjahr umfaßt nicht die Periode des Kalenderjahres, sondern beginnt mit dem 1. April. Die vorliegenden statistischen Notizen beziehen sich auf den Zeitraum vom 1. April 1863 bis ult. März 1864.

II. Das **Bahngebiet** umfaßt die Hauptbahn von Brünn nach Rossitz und Seegen-Gottes von 3,10 Meilen und die Kohlenzweigbahn von Seegen-Gottes nach dem Simsonschachte der Gewerkschaft Oslawan von 0,65 Meilen. Letztere wurde am 10. August 1862 dem Betriebe übergeben.

III. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

zu Kol. 13. Die hier angegebene Tarifläge bezieht sich nur auf die Hauptbahn Brünn-Seegen-Gottes, weil die Zweigbahn nur zum Kohlentransport dient, für welchen ohne Unterschied der Tarifsatz ab Seegen-Gottes in Anwendung kommt.

„ „ 77—85. Eine Vertheilung des Anlage-Kapitals auf die einzelnen Bautitel kann nicht stattfinden, weil das Anlage-Kapital der Zweigbahn Seegen-Gottes-Simsonschacht nur summarisch bekannt ist.

„ „ 125. Zur Feuerung der Lokomotiven auf den Gebirgsstrecken wurden außer Kohlen auch Holz verwendet, um eine schnellere Dampferzeugung zu erzielen. Dies verbrauchte Quantum Holz ist hierin mitenthalten, woraus folgt, daß der Verbrauch pro Nutzmeile höher ist als bei den übrigen Vereinsbahnen.

„ „ 129b u. c. Auf der Kohlenzweigbahn ist eine Steigung von 1 : 38 in einer Länge von 1200 Klaftern. Hieraus erklärt sich auch der große Brennmaterial-Verbrauch pro Nutzmeile.

„ „ 169 u. 172. Hierin ist auch das Gewicht der beförderten Thiere (siehe Kol. 177) enthalten, und zwar
a) im Binnenverkehre beförderte . . . . . 1495 Ctr.
b) „ direkten Verkehre aufgegebene . . . . . 1646 „
und c) „ direkten Verkehre angekommene . . . . . 140 „
zusammen . 3281 Ctr.

zu Kol. 261. Diese Summe repräsentirt die bezahlten Steuern, Stempel, Taxen u. s. w.

„ „ 270—273. Ein besonderer Erneuerungsfonds ist nicht vorhanden, da der Reservefonds den Zweck desselben miterfüllt.

„ „ 279a, 280b, 281b u. 282b. Mit Einschluß der Steuern, Stempel und Taxen ꝛc. betragen die Ausgaben pro 1863 . . . . . 101 398 Thlr. und pro M. Bahnl. 27 039 Thlr.
Diejenigen des Vorjahrs betrugen . . 101 335 „ „ „ „ „ 28 707 „
mithin pro 1863 mehr . . 63 Thlr. und pro M. Bahnl. 1668 Thlr. weniger.
Demgemäß reducirt sich der Ueberschuß pro
1863 auf . . . . . 103 541 Thlr. u. pro M. Bahnl. auf 27 611 Thlr.
und gegen denjenig. pro 1862 verglichen . 8640 „ „ „ „ „ „ 4168 „ weniger.

„ „ 333—352. Eine Beamten-Pensionskasse besteht zur Zeit noch nicht, dieselbe ist vielmehr in der Bildung begriffen. Dagegen ist ein Kranken-Unterstützungsfonds für die Unterbeamten und die bei der Bahn beschäftigten Arbeiter vorhanden, welcher ult. März 1863 (dem Schlusse des Betriebsjahres) mit einem Bestande von 1193 Thlrn. abschloß.

34. Buschtêhrader Eisenbahn.

I. Das **Bahngebiet** der Buschtêhrader Eisenbahn umfaßte ult. 1863

1) die Lokomotivbahn Kralup-Kladno von . . . . . 3,43 Meilen,
welche mit der Pferdebahn Prag-Vana durch den beiderseitigen Anschluß an einen Theil der Kladno-Rutschitzer Erzbahn unter Mitbenutzung dieser Strecke verbunden ist. Die Länge der beiden Anschlüsse beträgt 0,10 Meilen und die gemeinschaftlich benutzte Strecke der Kladno-Rutschitzer-Bahn 0,41 „
zusammen 3,44 Meilen;

2) die Pferdebahn Prag-Vana, und zwar:
a) die Strecke Prag-Wejhybka von . . . . . 3,26 Meilen,
welche in dem Zeitraume vom 1. August bis ult. Oktober 1863 in eine Lokomotivbahn umgebaut und am 4. November 1863 dem Betriebe übergeben worden ist;
b) die gegenwärtig noch mit Pferden betriebene Strecke Wejhybka-Vana resp. Pine von 4,20 „ 7,46 „
Ueberhaupt 11,30 Meilen.

Während des Umbaues war der Betrieb auf der Strecke Prag-Wejhybka sistirt.

II. Die **Betriebsmittel** der Lokomotivbahn Kralup-Kladno werden nach dem erfolgten Umbaue der Strecke Prag-Wejhybka in eine Lokomotivbahn auch auf dieser Strecke benutzt. Die Angaben in Kol. 91—155 in den Tabellen beziehen sich also auf die 3,84 + 3,26 = 7,10 Meilen langen Lokomotivbahnstrecken Kralup-Kladno u. Wejhybka (Kladno)-Prag.

III. **Beamten-Pensionskasse.** Außer dieser, für die Lokomotiv- und Pferdebahn gemeinschaftlichen Kasse, worüber das Nähere in Kol. 333—352 der Tabellen enthalten ist, besteht noch ein Handwerker-Unterstützungsfonds, welcher am Schlusse des Jahres 1863 mit einem Bestande von 2983 Thlrn. abschloß.

IV. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

a) **Lokomotivbahn Kralup-Kladno.**

zu Kol. 11b. Dies ist die der Prager Eisen-Industrie-Gesellschaft gehörige Strecke der Kladno-Rutschitzer Bahn, welche gegen Tragung der Hälfte der Unterhaltungskosten von der Buschtêhrader Eisenbahn-Gesellschaft mitbenutzt wird, wogegen die genannte Industrie-Gesellschaft unter gleichen Verhältnissen auch Seitenarme der Buschtêhrader Bahn benutzt.

„ „ 76. In Folge des am 18. Februar 1863 von der General-Versammlung der Actionäre beschlossenen Umbaues der Pferdebahnstrecke Prag-Wejhybka in eine Lokomotiv-Eisenbahn wurde eine zweite Emission von 480 Stück Actien im Betrage von 168 000 Thlr. veranlaßt.

„ „ 91—155. Diese Angaben beziehen sich auf die beiden Strecken Kralup-Kladno und Wejhybka (Kladno)-Prag von zus. 7,10 Meilen, da seit dem vollendeten Umbau der Pferdebahnstrecke Wejhybka-Prag in eine Lokomotivbahn sowohl Maschinen, als Personen- und Güterwagen auf der ganzen Lokomotivbahnstrecke Kralup-Kladno-Wejhybka-Prag verkehren.

„ „ 260. Diese Summe ist zur Amortisation von Stamm-Actien verwendet.

„ „ 266. Die Differenz zwischen dem hier vorgetragenen und dem in der Statistik pro 1862 angegebenen Bestande besteht darin, daß der Bestand dieses Fonds ult. 1861 nicht 116 690, sondern . 45 918 Thlr.
betrug. Hierzu die Einnahmen pro 1862 mit . . . . . 70 771 „
sind 116 689 Thlr.
davon ab die Ausgaben mit . . . . . 38 387 „
verbleibt Bestand 78 302 Thlr.,
wie hier vorgetragen.

b) **Pferdebahn.**

zu Kol. 10. Diese Angaben beziehen sich auf die im Jahre 1863 in eine Lokomotivbahn umgebaute Strecke Prag-Wejhybka (siehe ad I dieses Berichts).

„ „ 16—69. Desgl. die hier gemachten Angaben.

„ „ 91—155. Die Lokomotiven und Wagen, deren Anschaffungskosten und Leistungen ꝛc. auf der seit dem 4. November 1863 mit Lokomotiven betriebenen Strecke Prag-Wejhybka sind unter denjenigen der Lokomotivbahn-Strecke Kralup-Kladno enthalten (siehe Erläuterung zu Kol. 91—155 der Lokomotivbahn Kralup-Kladno).

„ „ 96—120. Es beziehen sich deshalb diese Angaben nur auf die Pferdebahn-Strecke Wejhybka-Lana resp. Pine von 4,20 Meilen.

„ „ 159, 178 ꝛc. Die IV. Wagenklasse wurde erst bei Betriebs-Eröffnung der umgebauten Strecke Prag-Wejhybka im Monat November, und zwar nur für diese Strecke eingeführt; die Anzahl der in der IV. Wagenklasse beförderten Personen bezieht sich also nur auf die Monate November u. Dezember 1863.

„ „ 235. Dies sind die Unterhaltungskosten der Zugpferde.

„ „ 276b, 277b u. 278b. Diese Differenz hat ihren Grund in der 3monatlichen Einstellung des Betriebes auf der Strecke Prag-Wejhybka während des Umbaues derselben.

35. Frankfurt-Hanauer Eisenbahn.

I. Das **Bahngebiet** der Frankfurt-Hanauer Eisenbahn-Gesellschaft umfaßt die Strecke von Frankfurt a. M. über Hanau bis zur Kurhessisch-Bayerischen Landesgrenze bei Kahl von . . . . . 3,29 Meilen

Außerdem hat die Gesellschaft die Strecke von der Grenze bei Kahl bis Aschaffenburg . . . . 2,17 „

von der Königl. Bayerischen Staats-Eisenbahn-Verwaltung gepachtet und im Betriebe . . . . . 5,46 Meilen.

II. Die 0,8 Meilen lange **Verbindungsbahn in Frankfurt a. M.**, welche Eigenthum der freien Stadt Frankfurt ist und die daselbst einmündenden Eisenbahnen (Frankfurt-Hanauer, Hessische Ludwigsb., Homburger, Main-Neckar-, Main-Weser-, Offenbacher und Taunusbahn) unter einander verbindet, steht unter der Betriebsleitung der Frankfurt-Hanauer Eisenbahn-Gesellschaft.

Für die Ueberführung der Güter von dem Bahnhofe der einen Bahn nach demjenigen einer andern, resp. nach dem Mainhafen und dem Zollhofe und vice versa erhält die Frankfurt-Hanauer Eisenbahn-Gesellschaft einen Antheil an den Frachtsätzen.

Im Jahre 1863 wurden auf dieser Verbindungsbahn, auf welcher Personenverkehr nicht stattfindet, 816 069 Ctr. Güter zwischen den Bahnhöfen unter einander, 433 688 Ctr. zwischen diesen und dem Mainhafen, sowie 115 555 Ctr. gratis nach dem Zollhofe, zusammen 1 365 312 Z.-Ctr. Güter befördert. Es wurden auf derselben 1506 Nutz- und 63 952 Achsmeilen zurückgelegt. Die Einnahmen betrugen 5300 Thlr. Die Ausgaben, und zwar diejenigen für Besorgung des Fahrdienstes, da die Kosten der Unterhaltung und Beaufsichtigung der Bahn von der Eigenthümerin bestritten werden, betragen mit Rücksicht darauf, daß derselbe durch eine Reserve-Maschine bewirkt wird, deren Unterhaltungskosten zu ⅓ dem Rangirdienst zur Last fällt und deshalb nicht strenge ausgeschieden werden können, ca. 3370 Thlr.

Die auf der Verbindungsbahn zurückgelegten Nutzmeilen und das dabei verbrauchte Brennmaterial sind in Kol. 122, 128 und 129, die Einnahmen in Kol. 210—212 und die Ausgaben in Kol. 243, 244 und 255 der Tabellen mitenthalten, die auf derselben zurückgelegten Achsmeilen und die beförderten Güter in Kol. 150 und 151 resp. 168 bis 172 ꝛc. aber nicht.

III. Außer der **Beamten-Pensionskasse**, worüber das Nähere in Kol. 333—352 der Tabellen enthalten ist, besteht ein auf Gegenseitigkeit der dabei Betheiligten am 1. Januar 1861 gegründeter Kranken-Unterstützungs-Verein für Werkstätten-Arbeiter, welcher ult. 1863 mit einem Bestande von 230 Thlrn. abschloß.

IV. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

zu Kol. 16—69. Diese Angaben betreffen nur die eigene Bahn von Frankfurt a. M. bis zur Kurhessisch-Bayerischen Landesgrenze bei Kahl.

„ „ 96d. Außerdem sind noch zwei Galawagen für fürstliche Personen vorhanden.

„ „ 122. Von den hier aufgeführten Nutzmeilen sind 29 329 auf der Hauptbahn und 1506 Nutzmeilen auf der Frankfurter Verbindungsbahn zurückgelegt worden.

„ „ 129b u. c u. 135. Der Gesammt-Verbrauch an Coaks und Kohlen hat betragen: auf der Hauptbahn 46 757 Ctr. und auf der Verbindungsbahn 4530 Ctr.; der Durchschnittsverbrauch a) pro Nutzmeile für Erstere 159 Z.-Pfd. und für Letztere 301 Z.-Pfd., b) pro Achsmeile 4,54 resp. 7,08 Z.-Pfd.

„ „ 151a. Einschließlich der auf der Verbindungsbahn zurückgelegten Achsmeilen würde deren Gesammtzahl 1 092 938 betragen.

„ „ 170. Hierunter befinden sich auch die im Verkehr mit der Nassauischen Staatsbahn in Klasse C tarifirten 19 277 Z.-Ctr. Güter, als: Düngemittel, Baumaterialien u. s. w.

„ „ 210. Hierin sind 5300 Thlr. Einnahmen der Verbindungsbahn mitenthalten (siehe ad II dieses Berichts).

zu Kol. 213. Dies sind nur die Besoldungen des Bahn-Ingenieurs und 4 Aufseher. Wegen der Besoldungen der übrigen Bahnbeamten siehe Erläuterung zu Kol. 227.

„ „ 216. Hierin sind auch die Unterhaltungskosten der Mobilien und Bahnhöfe enthalten.

„ „ 227. Die hier aufgeführte Summe enthält die Besoldungen des ständigen Personals für den Stations-, Expeditions- und Fahrdienst, sowie für die Bahnbewachung (Bahn- und Weichen-Wärter ꝛc.)

von zusammen	40 334 Thlrn.
die Ausgaben für das Aushülfe-Personal, Ersatz für Kranke ꝛc.	1389 „
Dienstkleidung des gesammten Personals	1603 „
Antheil an den Kosten für den gemeinschaftlichen Stationsdienst in Aschaffenburg	2571 „
und die Besoldungskosten des technischen Personals zur Leitung und Bedienung der mechanischen Reparatur-Werkstätte von	2391 „
zusammen	48 288 Thlr.

„ „ 236d. Diese Summe repräsentirt die Kosten der Instandhaltung der Einrichtungen der mechanischen Reparatur-Werkstätte, der Feuerung und Beleuchtung derselben.

„ „ 239. Hier hat nur die Differenz zwischen gezahlter und empfangener Wagenmiethe aufgeführt werden können.

„ „ 256. Mit Rücksicht auf das in den Erläuterungen zu Kol. 213 und 227 Gesagte, sind diese Procentsätze zu Vergleichungen mit andern Bahnen nicht geeignet.

„ „ 259 u. 271. Diese, von der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft zurückerstatteten Summen sind für Veränderungen von Bahnanlagen verausgabt worden, welche die Eröffnung der neuen Linie der Hessischen Ludwigsbahn nothwendig machte.

36. Galizische Carl-Ludwig-Bahn.

I. Das **Bahngebiet** der Galizischen Carl-Ludwig-Bahn umfaßt folgende Strecken:

1) die Hauptbahn Krakau-Tarnow-Rzeszow-Przemysl-Lemberg	45,45	Meilen,
(nicht 45,35 Meilen, wie in der Statistik pro 1861 irrthümlich angegeben ist.)		
2) die Zweigbahnen a) Bierzanow-Wieliczka	0,71	„
b) Podlesze-Niepolomice	0,65	„
zusammen	46,81	Meilen.

II. **Bahn-Anlagen.** Mit dem Umbau der bisherigen hölzernen Brücken über die Weichsel bei Krakau und den Dunajec bei Bogumilowice wurde im Jahre 1863 vorgegangen. Beide Brücken erhalten Eisen-Konstruktionen nach Schiffkorn's System.

III. **Betriebsmittel.** Es wurden im Betriebsjahre 1863 angeschafft: 1 Lokomotive, 6 Tender, 1 Salonwagen, 6 vierrädrige Post-Conducteur- und Gepäckwagen, 78 vierrädrige bedeckte Lastwagen, 20 vierrädrige Vieh- und 4 vierrädrige Kohlenwagen;

dagegen zurückgestellt: 2 Lokomotiven und 2 Tender.

IV. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

zu Kol. 76 u. 88c. Die hier (in Kol. 76) aufgeführte Summe repräsentirt das Actien-Kapital der Gesellschaft. Dieselbe hat ferner beschlossen, mit Genehmigung des Staats eine Prioritäts-Anleihe in Höhe von 10 000 000 Thlrn. aufzunehmen, von welcher ult. 1863 die in Kol. 88c. aufgeführten 2 661 000 Thlr. emittirt waren.

Außerdem schuldete die Gesellschaft dem Staate auf den Kaufpreis der Strecke Krakau-Rzeszow von 9 761 445 Thlrn. ult. 1863 die Summe von 8 309 070 Thlrn.

„ „ 100, 101, 109a. Einschließlich der Post-Conducteur-Wagen.

„ „ 116. Diese Summe umfaßt die Anschaffungskosten sämmtlicher Lastwagen (Gepäck-, Post-, Güter-, Equipage- und Viehwagen).

„ „ 126 u. 129. Zur Feuerung der Lokomotiven wurden 11 211,5 Klftr. Holz und 254 738 Z.-Ctr. Kohlen verbraucht. Wieviel Brennstoffe bei den einzelnen Zuggattungen verbraucht wurden, ist aus nachstehender Tabelle ersichtlich:

Gattung der Züge.	Durchschnittliche Belastung. Z.-Ctr.	Brennstoff-Verbrauch auf Kohlen reducirt. pro Meile Z.-Pfd.	für je 1000 Centnermeilen Z.-Pfd.
Personen-	1364	182	133
Gemischte	3018	225	75
Last-	6969	440	63
Material-	2444	498	204
Bei sonstigen Fahrten	—	300	—

„ „ 163. Außerdem wurden noch 1038 Z.-Ctr. Militair-Gepäck befördert.

zu Kol. 169 u. 172. Hierin ist auch das Gewicht der beförderten Thiere enthalten. Davon sind

a) im Binnenverkehre aufgegeben (und angekommen)	46 270 Z.-Ctr.
b) im direkten Verkehre aufgegeben	765 268 „
c) „ „ „ angekommen	1243 „
zusammen	812 781 Z.-Ctr.,

wie in Kol. 177a angegeben.

„ „ 195. In dieser Summe ist die Einnahme für die beförderten 1038 Z.-Ctr. Militair-Gepäck, 2 Militair-Fahrzeuge und 316 Militair-Pferde, sowie diejenige für die mit Personenzügen beförderten 17 Equipagen, 43 Pferde und 425 Hunde enthalten.

„ „ 202. Ebenso enthalten diese Summen die Einnahmen für die mit Güterzügen beförderten 306 Equipagen, 1 Eisenbahn- und 45 sonstige Fahrzeuge, 2185 Pferde und 282 316 Stück Rind- ꝛc. Vieh. (cfr. Kol. 175 u. 176).

„ „ 220. Hierin sind auch die Kosten für Beleuchtung und Reinigung der Bahnhöfe und Wärterlokale enthalten.

„ „ 229. Dies sind die Kosten der verbrauchten Beleuchtungs-, Schmier- und Putzmaterialien.

„ „ 230. Hierin sind auch die Löhnungen der Lokomotivheizer enthalten.

„ „ 231. Diese Summe repräsentirt die Kosten der verbrauchten Schmier- und Putzmaterialien; die für das Schmieren verausgabten Beträge sind in Kol. 227 enthalten.

„ „ 232. In dieser Summe sind die Löhne der Wagenschieber enthalten.

„ „ 259. Hiervon kommen 103 504 Thlr. auf unvertheilte Betriebs-Ueberschüsse des Jahres 1858.

„ „ 260b. Diese Summe ist für Amortisation von 66 Stamm-Actien gezahlt worden.

37. Glückstadt-Elmshorner Eisenbahn.

I. **Verwaltung.** Die Direktion der Glückstadt-Elmshorner Eisenbahn-Gesellschaft hat seit dem 1. Januar 1863 den Betrieb der Bahn, welchen bis dahin die Direktion der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft leitete, übernommen. Mit der letzteren sind aber noch gemeinschaftlich: das Zugbegleitungs-Personal mit den nöthigen Utensilien, das Schmieren und Putzen der Wagen und das Abrechnungs-Büreau.

Der Bahnhof zu Elmshorn, welcher Eigenthum der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft ist, wird mit derselben gemeinschaftlich benutzt.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

zu Kol. 16. Auf der Strecke Elmshorn-Glückstadt ist der Bahndamm 20 Fuß und auf der Strecke Glückstadt-Itzehoe 14 Fuß breit.

„ „ 152 u. 153. Es können hier keine Angaben gemacht werden, weil die Transportmittel am 1. Januar 1863 in gebrauchtem Zustande von der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft übernommen worden sind.

„ „ 250. Hierin ist der Antheil an den Kosten des mit der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft gemeinschaftlichen Hauptbüreau's enthalten.

„ „ 333. Die Pensionskasse für die Beamten der Glückstadt-Elmshorner E.-G. ist erst am 1. Januar 1863 bei Uebernahme des eigenen Betriebes gegründet; bis dahin war dieselbe gemeinschaftlich mit der Unterstützungskasse für die Beamten der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft.

38. Graz-Köflacher Eisenbahn.

I. **Anderweitige Besitzungen der Gesellschaft.** Als integrirender Theil des Eisenbahn-Unternehmens gehören noch mehrere Kohlenbergwerke bei Voitsberg und Köflach, sowie die von den größeren Werken nach den Stationen angelegten und für Pferdebetrieb eingerichteten Kohlenbahnen zum Eigenthum der Graz-Köflacher Eisenbahn-Gesellschaft.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

zu Kol. 76. Das hier aufgeführte concessionirte Anlage-Kapital bezieht sich nicht nur auf die Eisenbahn, sondern auch auf die übrigen Besitzungen der Gesellschaft (cfr. ad I dieses Berichts).

„ „ 88a. Von den hier aufgeführten Stamm-Actien sind 11 638 Stück zum Nominalwerthe von 1 551 733 Thlrn. ausgegeben, 2849 Stück zum Nominalwerthe von 379 867 Thlrn. befinden sich im Besitze der Gesellschaft und der Rest ist noch nicht ausgefertigt.

„ „ 91e, 94, 100d, 102g u. 105. Eigenthümlich besitzt die Gesellschaft 2 sechsrädrige Lokomotiven, 2 Tender, 12 Personenwagen, 1 Gepäck- (Kammer-), 13 Plateau- und 66 Kohlenwagen; die übrigen 5 Lokomotiven, 5 Tender, 2 Postwagen (in Kol. 100c mitenthalten) mit 440 Z.-Ctr. Ladungsfähigkeit, 4 achträdrige Güterwagen und 55 vierrädrige Kohlenwagen mit einer Gesammtladungsfähigkeit von 11 880 Z.-Ctrn. sind von der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft gepachtet.

„ „ 113 u. 116. Die hier gemachten Angaben beziehen sich auf die der Gesellschaft eigenthümlich gehörigen Betriebsmittel.

„ „ 156. Die erste Wagenklasse wurde gegen den Schluß des Jahres (im November 1863) eingeführt.

„ „ 167. Die beförderten Postgüter werden nicht besonders notirt.

zu Kol. 168a. Hierin ist auch das Gewicht der beförderten Thiere (cfr. Kol. 177a) enthalten.
„ „ 250. Hierin sind 667 Thlr. Zuschuß zum Pensionsfonds mitenthalten.
„ „ 262. Diese Dividende ist auf die ausgegebenen 11 638 Stamm-Actien = 1 551 733 Thlr. gezahlt worden, die übrigen im Besitze der Gesellschaft befindlichen Actien (cfr. Erläuterung zu Kol. 88a) sind ohne Dividenden-Genuß.

39. Hessische Ludwigs-Eisenbahn.

I. Das **Bahngebiet** der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn besteht aus nachstehenden Strecken, welche sich im Centralbahnhofe Mainz vereinigen:

1) der Rhein-Bahn	a) von Mainz über Oppenheim nach Worms resp. der Landesgrenze . . .	6,29 Meilen
	b) von Mainz über Ingelheim nach Bingen	4,26 „
2) der Main-Rhein-Bahn	von Mainz über Darmstadt nach Aschaffenburg	9,91 „
3) der am 3. Januar 1863 eröffneten Main-Bahn	von Mainz (Bischofsheim) nach Frankfurt (Einmündung in die Main-Neckar-E.)	3,54 „
	nebst der mit der Main-Neckar-E. gemeinschaftlich benutzten Strecke von der Einmündung in dieselbe bis Frankfurt	0,39 „
	zusammen	24,39 Meilen

oder 183,69 Kilometer.

II. **Bahn-Anlagen.** Auf der Strecke Mainz-Worms wurden in den Stationen Osthofen und Oppenheim zwei Brückenwaagen aufgestellt. Die Strecke Mainz-Bingen wurde im Jahr 1863 ihrem Ausbau wesentlich entgegengeführt. Die Arbeiten am Raimundi-Thore zu Mainz wurden vollendet und die Erbauung einer definitiven Zugbrücke über die Einfahrt des Winterhafens statt der bisherigen provisorischen hölzernen Drehbrücke begonnen. Diese Ausführung erstreckte sich vorerst auf das landseitige freie Geleise und waren die Widerlagmauern dafür bis zum Schlusse des Jahres nahezu vollendet.

Ferner wurden die Einschnitte im Budenheimer und Heidesheimer Walde, die Arbeiten an den Stationsgebäuden Mombach und Heidesheim vollendet und der Bau des definitiven Stationshauses in Bingen in Angriff genommen. Auch wurde in letzterer Station eine plangehende Schiebebühne gelegt, der Verladekrahn versetzt und die Bahnhofs-Einfriedigung vollendet.

Das zweite Geleise wurde von Gau-Algesheim bis zur Kohlenstation vor dem Raimundi-Thore bei Mainz weiter geführt, so daß dasselbe gegen Ende 1863 auf der ganzen Strecke bis Bingen befahren werden konnte.

Zum Unterbaue dieses Geleises wurden theils Kalksteine, theils Kies verwendet.

Auf der Strecke Mainz-Aschaffenburg wurde in Groß-Gerau ein Wartelocal aufgeführt und zur Erleichterung des Rangirens der Güterzüge im Bahnhofe Darmstadt ein drittes Geleise und in Dieburg ein Ausweichegeleise gelegt.

Die aus dem Vorjahre noch rückständigen Arbeiten auf der Strecke Bischofsheim-Frankfurt wurden im Jahre 1863 vollendet, insbesondere die Brücken über den Buderbach und über den Bruchgraben und der Viaduct über die Märfelder Straße am Riedhofe, sowie die Stationsgebäude in Rüsselsheim, Raunheim und Kelsterbach. Die Station Bischofsheim, woselbst das Stationsgebäude fertig gestellt wurde, ward zur Rangirstation für die Güterzüge eingerichtet und mit den erforderlichen Geleisen und einer Schiebebühne versehen.

Endlich wurde die Erbauung der Bahnwärterhäuser vorgenommen und 15 theils vollendet, theils unter Dach gebracht.

Was die Rheinbrücke und deren Nebenwerke anbetrifft, so wurden im Jahre 1863 die linksseitigen Widerlager (Brückenkopf) und die Thürme bis auf die ganze Höhe aufgeführt, die Tambours zu beiden Seiten der Bahn mit Dächern versehen und darin 2 Bahnwärter-Wohnungen eingerichtet.

Von Nebenwerken wurden auf der linken Rheinseite die Böschungen der Brückenauffahrt hergestellt, planirt und der Theil des Dammes zwischen der s. g. Anlage und dem Brückenkopfe zweispurig gemacht.

Zur Erweiterung des Centralbahnhofes Mainz wurden die Anschüttungen nach dem Rheine hinaus fortgesetzt und die Lagerräume vergrößert. Durch Acquisition von 220 000 □Fuß Festungsterrain gelang es, die Lokalitäten für Lokomotiven zu vergrößern und wurde demnächst eine Lokomotivremise für 14 Maschinen und eine 15 Maschinen fassende Reparaturhalle hergestellt.

In Folge der vorgenommenen Anschüttungen konnte sich der Bahnhof so ausdehnen, daß nunmehr eine unmittelbare Verbindung mit der Schifffahrt hergestellt ist.

III. **Betriebsmittel.** Der gesteigerte Verkehr machte die Bestellung von 8 Personenzugs-Maschinen, 2 Güterzugs-Maschinen, 6 Personenwagen I. und II. Klasse und 50 offenen Güterwagen, die zum Theil bereits im Jahre 1863 geliefert wurden, nothwendig; außerdem wurden in der Hauptwerkstätte 8 alte 6rädrige Personenwagen in 4rädrige mit eisernen Langschwellen umgebaut.

IV. **Neue Bahnlinien.** Im Frühjahre 1863 waren die Vorarbeiten für die Linie Worms-Alzey soweit fertig, daß dieselben der Großherzoglichen Staatsregierung zur Genehmigung vorgelegt werden konnten. Nachdem letztere am 13. Juni 1863 erfolgt war, wurden die Arbeiten begonnen und derart beschleunigt, daß bereits Ende 1863 die ganze Linie bis Alzey in einer Ausdehnung von 3,82 geographischen Meilen abgesteckt und nivellirt war.

Die erste Strecke der Bahn, von Worms bis Monsheim (1,56 M.), wurde im folgenden Betriebsjahre, am 3. Dez. 1864, dem Betriebe übergeben.

V. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

zu Kol. 15. Die Betriebs-Eröffnung der einzelnen Bahnlinien fand in nachstehender Reihenfolge statt:
am 23. März 1853 Mainz-Oppenheim, } am 7. August 1853 Oppenheim-Osthofen,

am 24. August 1853 Osthofen-Worms,
" 23. November 1853 Worms-Landesgrenze,
" 1. August 1858 Mainz-Darmstadt,
" 2. Dez. 1858 Darmstadt-Aschaffenburg,
am 17. Oktober 1859 Mainz-Bingen,
" 27. Dezember 1859 Bingen-Bingerbrück und
" 3. Januar 1863 Mainz (Bischofsheim)-Frankfurt a. M.

zu Kol. 30. Die Schienen der älteren Bahnstrecke von Mainz nach Worms wiegen 20,7 Pfd. pro laufenden Fuß. Auf den übrigen Bahnstrecken haben dieselben ein Gewicht von 21,3 Pfd. pro laufenden Fuß. Das Geleise auf der Rheinbrücke und den Auffahrten zu derselben wurde von Puddelstahl-Schienen von Funcke und Elbers in Hagen hergestellt.

Die leichten Schienen liegen nur in Seitengeleisen und Wagenhallen.

" " 32 u. 33. Bei dem angeführten Procentsatze von ausgewechselten Schienen ist nur die ältere Bahnstrecke Mainz-Worms berücksichtigt; die übrigen neuen Strecken konnten nicht in Betracht gezogen werden, weil auf denselben bis jetzt nur sehr wenige Schienen ausgewechselt wurden.

" " 40 u. 41. Ebenso ist bei dem hier angeführten Procentsatze nur die Strecke Mainz-Worms berücksichtigt. Auf dieser und der Strecke Mainz-Bingen liegen nur leicht imprägnirte eichene Schwellen, auf der Mainz-Aschaffenburger Linie dergleichen und 20 000 Stück creosotirte kieferne, und auf der Strecke Bischofsheim-Frankfurt a. M. zum größten Theile imprägnirte Eichen- und Kiefern-Schwellen.

" " 70. Außer den auf allen Stationen befindlichen Fardelyschen Apparaten ist die Linie Mainz-Frankfurt noch mit 6 Stöhrschen Rotations-Apparaten versehen.

" " 71 u. 73. Die Anzahl der elektromagnetischen Telegraphen-Leitungen auf den einzelnen Strecken ist folgende:
a) Strecke Mainz-Worms 1 Draht (von Mainz bis Bodenheim 2),
b) " Mainz-Bingen 2 Drähte,
c) " Mainz-Aschaffenburg 1 Draht,
d) " Mainz-Frankfurt 2 Drähte (bis Bischofsheim 4).

" " 72b. Elektromagnetische Läutewerke sind eingerichtet von Mainz bis Bodenheim und von Mainz bis Bischofsheim, außerdem in dem Gebiet der Städte Mainz und Bingen.

" " 91d. Diese beiden Lokomotiven sind in gebrauchtem Zustande von der Kurfürst Friedrich Wilhelms Nordbahn-Verwaltung angekauft und in eigener Werkstätte in Tendermaschinen umgebaut worden.

" " 100a. Hierin sind auch die Postwagen enthalten, welche die Bahnverwaltung zu liefern hat.

" " 109a. Ebenso hier die Ladungsfähigkeit derselben.

" " 123. Die Zahl der im Jahre 1863 täglich abgelassenen Züge war folgende:

auf der Strecke Mainz-Worms	13	Personen- und	4 Güterzüge,
" " " Mainz Bingen	16	"	" 6 "
" " " Mainz-Aschaffenburg	16	"	" 4 "
" " " Mainz-Frankfurt	19	"	" 4 "

" " 220. Hierin sind auch die Beleuchtungskosten der Wärterlokale ꝛc. enthalten.

" " 228. Desgl. hier die Verladekosten der Kohlen auf die Tender, sowie die Feuerungskosten der speciellen Rangir- und Materialzugs-Maschinen und des Schleppdampfschiffes „Rhein." Für die Kosten der Materialzüge wird durch die Baukasse Ersatz geleistet.

" " 238. Ebenso enthält diese Summe auch die Kosten der Beleuchtung der Betriebslokale ꝛc.

40. Homburger Eisenbahn.

I. **Bahn-Anlagen.** In Frankfurt a. M. werden der Bahnhof und die Stationsgebäude der Main-Weser-Bahn von der Homburger Eisenbahn-Gesellschaft mitbenutzt.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

zu Kol. 2d. Die Mitglieder des Verwaltungsraths erhalten statutenmäßig eine Tantième von 5 Proc. des Reingewinns. Im Betriebsjahre 1863 belief sich dieselbe auf 2045 Thlr.

" " 33 u. 41. Die Erneuerung der Schienen ꝛc. und Schwellen ist bei dem kurzen Bestehen der Bahn zu unbedeutend, weshalb hier keine Angaben gemacht werden können.

" " 224. Dies ist die Vergütungssumme für Mitbenutzung des Main-Weser-Bahnhofs in Frankfurt a. M.

" " 262. Auf die zur Vertheilung kommende Dividende hat nur die Hälfte der in Kol. 88a aufgeführten Stamm-Actien im Betrage von 800 000 Gulden = 457 153 Thlrn. Anspruch, indem durch Vermittlung der Landgräflich Hessischen Regierung die andere Hälfte des Actien-Kapitals von 800 000 Gulden an dem Ertrage der Eisenbahn bis 1. April 1896 nicht Theil nimmt. Aus diesem Grunde sind den Actien der letztgedachten 800 000 Gulden auch keine Dividenden-Coupons beigegeben.

41. Kaiser Ferdinands Nordbahn.

I. Das **Bahngebiet** ist gegen die Vorjahre unverändert geblieben. Dasselbe umfaßt die Linie von Wien nach Krakau und hat mit den Zweigbahnen eine Ausdehnung von . . . . . 80,77 Meilen,
wovon die Strecke von Oderberg bis zur Preußischen Grenze bei Annaberg von . . . . . 0,43 "
an die Preußische Wilhelmsbahn-Verwaltung verpachtet ist.

Es befinden sich daher im eigenen Betriebe . . 80,34 Meilen.

II. **Bahn-Anlagen.** Mit dem Umbaue des Wiener Bahnhofes wurde im Jahre 1863 fortgefahren und auf mehreren Stationen Neubauten ausgeführt.

III. **Betriebsmittel.** Von den ult. 1862 vorhandenen Lokomotiven wurden im Jahre 1863 zwei ausrangirt, dagegen 3 neue Maschinen angeschafft und in Betrieb gestellt. Außerdem wurden für die Kohlenbahn von Mährisch-Ostrau nach den Kohlengruben im Ostrauer Grubenreviere, welche im Jahre 1863 für Lokomotiv-Betrieb eingerichtet wurde, 4 neue Lokomotiven angeschafft.

Der Wagenpark wurde um 4 achträdrige Plateauwagen und 36 vierrädrige Kohlenwagen vermehrt.

IV. **Neue Bahnlinien.** Im Laufe des Jahres 1863 wurden die Vorarbeiten zur Verlängerung der Wien-Stockerauer Linie bis Budweis mit einer Abzweigung nach Znaim begonnen.

V. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

zu Kol. 121b. Außerdem wurden auf der Wiener Verbindungsbahn 1130 M. und auf der Ostrauer Kohlenbahn 3974 Meilen von den Lokomotiven zurückgelegt.

„ „ 169 u. 172. Die hier aufgeführten Summen enthalten auch das Gewicht der im Güterverkehre beförderten Thiere (siehe Kol. 177). Hiervon sind 578 307 Z.-Ctr. im Binnenverkehre befördert, 126 097 Ctr. sind im direkten Verkehre angekommen, 1 415 339 Ctr. im direkten Verkehre abgegangen und 88 330 Ctr. im Durchgangs-Verkehre befördert.

„ „ 200. Dies ist das für Beförderung der Postgüter Seitens der Staatsregierung gezahlte Pauschquantum.

„ „ 210. Hierin sind 59 811 Thlr. Reinertrag der Kohlengruben und der Kohlenbahn nach dem Ostrauer Grubenreviere enthalten.

„ „ 232. Die hier aufgeführte Summe enthält auch die an die Wagenschieber gezahlten Löhne.

„ „ 235. Dies sind die Unterhaltungskosten der Wasserstationen.

„ „ 236d. Ebenso sind hier die Reparaturkosten der Achsen und Räder aufgeführt.

„ „ 261. Diese Summe repräsentirt die Einkommen-, Erwerb-, Grund- und Häusersteuer, sowie Stempel und Taxen.

„ „ 276b. Wird das Gewicht der im Jahre 1862 beförderten Thiere den Gütern der ermäßigten Klasse hinzugerechnet, wie solches in den vorliegenden Notizen der Fall ist (cfr. Erl. zu Kol. 169), so sind im Vorjahre 35 438 010 Z.-Ctr. Güter befördert worden. Im Jahre 1863 betrug das Transport-Quantum (Kol. 172) 32 684 540 Z.-Ctr., also 2 753 470 Z.-Ctr. weniger.

„ „ 277b u. 279b. Bei Vergleichung der Einnahmen und Ausgaben des Jahres 1863 mit denjenigen des Vorjahres sind die in Kol. 186 der Statistik pro 1862 mitenthaltenen Ueberträge früherer Jahre außer Ansatz geblieben, wogegen sich die Ausgaben des Vorjahres um 20 916 Thlr. Wagenmiethe erhöhen, weil im Jahre 1863 die volle und nicht, wie im Vorjahre, die Differenz zwischen gezahlter und empfangener Wagenmiethe in Rechnung gestellt ist.

„ „ 314a. Die Zahl der in den Jahren 1857 bis Ende 1862 stattgefundenen Achsbrüche beträgt nicht 201, wie in der Statistik pro 1862 irrthümlich angegeben, sondern 179 und ist hier summarisch aufgeführt.

42. Kaiserin Elisabeth-Bahn.

I. Das **Bahngebiet** der Kaiserin Elisabeth-Bahn ist gegen das Vorjahr unverändert geblieben. Dasselbe umfaßt:

1) die Hauptbahn von Wien über Linz bis zur Bayerischen Grenze bei Salzburg		42,35 Meilen,
wovon die Strecke von Salzburg bis zur Grenze		0,75 „
an die Königl. Bayerische Staats-Eisenbahn-Verwaltung verpachtet ist, verbleiben im eigenen Betriebe		41,60 Meilen.
2) die Verbindungsbahn Penzig-Hetzendorf		0,78 „
3) die Flügelbahn von Wels bis zur Bayerischen Grenze bei Passau	10,52 M.	
nebst der von der Bayerischen Ostbahn-Gesellschaft gepachteten Strecke von der Landesgrenze bis Passau	0,21 „	10,73 „
	zusammen	53,11 Meilen.
4) die schmalspurige Zweigbahn Lambach-Gmunden		3,82 „
Die vorstehend ad 1—4 aufgeführten Linien von		56,93 Meilen
werden mit Lokomotiven betrieben und sind in den Tabellen unter „Lokomotiv-Bahn" aufgeführt.		
5) die Pferdebahn Linz-Budweis		17,37 „
	Gesammtlänge aller Bahnlinien	74,30 Meilen.

II. Die **Lambach-Gmundener Zweigbahn**, welche eine Spurweite von 3 Fuß 6 Zoll Oesterr. Maaß hat, wird mit 14 kleinen Tender-Lokomotiven, 30 Personenwagen mit 495 Sitzplätzen, 10 Gepäckwagen und 340 vierrädrigen Güterwagen betrieben.

III. Außer der **Beamten-Pensionskasse**, worüber das Nähere in Kol. 333—352 der Tabellen enthalten ist, besteht noch eine Kranken- und Unterstützungskasse für die Beamten und Arbeiter der Gesellschaft, welche ult. 1863 mit einem Bestande von 19 191 Thlrn. abschloß.

IV. Erläuterungen zu den Tabellen:

a) Lokomotivbahn.

zu Kol. 61. Dieser Fall, in einer Länge von 60,„ Rthn., befindet sich zwischen Engelhof und Gmunden.

„ „ 76. Concessionirt ist das am Schlusse eines jeden Jahres als verwendet nachgewiesene Anlage-Kapital, auf welches sich auch die Zins-Garantie des Staats bezieht. Die Feststellung desselben pro 1863 war noch nicht beendet, weshalb dasselbe nicht angegeben werden kann.

„ „ 77. Hiervon kommen 190 628 Thlr. auf Vorarbeiten und 660 433 Thlr. auf den an die erste Oesterr. Eisenbahn-Gesellschaft gezahlten Kaufpreis für die Lambach-Gmundener Zweigbahn.

„ „ 89. Die Zins-Garantie des Staats erstreckt sich nicht nur auf die Stamm-Actien, sondern auf das gesammte concessionirte Anlage-Kapital (siehe Erläuterung zu Kol. 76).

„ „ 91d u. e, 96d, 98e, 100d u. 102g. Hierunter befinden sich die Lokomotiven und Wagen der Lambach-Gmundener Zweigbahn (siehe ad II dieses Berichts).

„ „ 113—116. Dies sind die Anschaffungskosten der Lokomotiven und Wagen (einschließlich der Reservestücke) für die Hauptbahn, diejenigen der Lambach-Gmundener Zweigbahn können nicht angegeben werden, da hierüber die erforderlichen Notizen fehlen.

„ „ 169a—e u. 172. Hierin ist auch das Gewicht der beförderten Thiere enthalten, von welchem 367 598 Z.-Ctr. auf den Binnen- und 10 071 Z.-Ctr. auf den direkten Verkehr kommen (cfr. Kol. 177).

„ „ 175 u. 176. Dies sind die mit Güterzügen beförderten Equipagen und Pferde. Außerdem sind befördert worden:

a) mit Personenzügen (mit dem Reisegepäck zugleich aufgegeben) 106 Equipagen und 334 Pferde, sowie 3 Militair-Fahrzeuge und 16 Militair-Pferde;

b) mit Eilgütern (als solche) 2 Leichen, 16 Wagen und 52 Pferde.

„ „ 195. Hierin ist auch die Einnahme für die in vorstehender Erläuterung erwähnten, mit Personenzügen beförderten Equipagen und Pferde enthalten.

„ „ 199. Ebenso hier die Einnahme für die als Eilgut aufgegebenen Equipagen und Pferde.

„ „ 217. Diese Summe enthält auch die Besoldungen der Telegraphisten und Telegraphenwärter von zusammen 5074 Thlr. und 6241 Thlr. Kosten der Beleuchtung der Signallaternen längs der Bahn.

„ „ 229—232. Die hier aufgeführten Summen sind die Kosten der verbrauchten Beleuchtungs-, Schmier- und Putzmaterialien. Die für das Schmieren, Putzen und Reinigen der Lokomotiven und Wagen gezahlten Beträge sind in Kol. 227 enthalten.

„ „ 235. Diese Summe repräsentirt die Kosten der Erhaltung der Magazins-Requisiten, des Deckzeuges, der Kraniche, Brückenwaagen ꝛc., die Kosten des Speisewassers, als: Löhnungen der Dampfpumpenwärter und Wasserschöpfer, Erhaltung der Pumpwerke, Röhrenleitungen, Reservoirs, Heizkessel, Wasserkraniche u. s. w., sowie die Kosten der Heizung, Beleuchtung und Reinigung der Heizhäuser, ferner die Kosten der Dampfmaschinen zum Betriebe der Werkstätten und die Erhaltungskosten der Kommunikationen, Hülfsmaschinen und Werkzeuge, sowie endlich 6161 Thlr. Pferdemiethe, welche für Beförderung der Güter zwischen der Stadt und dem Bahnhofe Gmunden gezahlt sind.

„ „ 241. incl. der Kosten der Heizung und Beleuchtung der Betriebslokale.

„ „ 242. Dies sind hauptsächlich Kosten für Erhaltung der Einrichtungen, Laternen ꝛc., Löhnungen der Lampisten, Beleuchtung der Stationen ꝛc.

„ „ 260—265. Der Ueberschuß wurde zur Entrichtung der Steuern, und, soweit er dazu ausreichte, zur Verzinsung des Gesammt-Anlage-Kapitals verwendet. Den fehlenden Zinsenbetrag mußte der Staat, welcher das Gesammt-Anlage-Kapital mit 5,„ Proc. garantirt hat, zuschießen.

„ „ 261. Diese Summe repräsentirt die Einkommen-, Erwerb-, Grund- und Häusersteuer, sowie Stempel und Taxen.

b) Pferdebahn.

„ „ 77—85. Das Anlage-Kapital kann nach den einzelnen Bautiteln nicht angegeben werden, weil die Bahn von der „ersten Oesterreichischen Eisenbahn-Gesellschaft“ erbaut ist und der jetzigen Eigenthümerin die erforderlichen Notizen fehlen.

„ „ 86. Dies ist der von der jetzigen Eigenthümerin der Bahn an die Erbauerin derselben gezahlte Kaufpreis.

„ „ 91e. Den Zugdienst auf der Bahn verrichteten 420 Pferde.

„ „ 102e. Hiervon sind 25 Bauholz- und 4 Fourage-Wagen.

„ „ 114—120. Die Anschaffungskosten der Wagen können nicht angegeben werden, weil der jetzigen Eigenthümerin der Bahn die erforderlichen Notizen fehlen.

„ „ 123b. Außerdem wurden noch Spazierfahrten zwischen Urfahr und St. Magdalena gemacht, deren Anzahl aber nicht notirt ist.

„ „ 222. Hierin sind auch die Erhaltungskosten der Schneepflüge enthalten.

„ „ 227. Ebenso hier die Löhnungen der Kutscher und Transportknechte.

„ „ 235. Von dieser Summe kommen:

a) auf die Fütterungskosten der Pferde	80 378 Thlr.
b) auf Kurkosten für erkrankte Pferde und Honorare der Thierärzte	1775 "
c) auf Miethe für fremde Pferde	5239 "
d) " " " Stallungen, Futterböden ꝛc., Kosten der Futtersäcke, Stallutensilien, Beleuchtung der Ställe und Kosten des Einstreustrohes nach Abzug des Erlöses für den gewonnenen Dünger	2217 "
e) auf Erhaltung der Pferdegeschirre, Kosten des Hufbeschlages, der Bespannungsutensilien und der Straßenfuhrwerke	15 623 "
f) auf Erhaltung der Magazins-Requisiten, des Deckzeuges und der Werkzeuge	6411 "
g) auf Kosten der Beleuchtung der Stationen ꝛc.	885 "
zusammen	112 528 Thlr.

zu Kol. 237. Dies sind die Kosten für den Ankauf neuer Pferde, nach Abzug des Erlöses für die verkauften.

" " 242. Dies ist der Brückenzoll über die Donau bei Linz.

43. Köln-Mindener (und Gießener) Eisenbahn.

I. Das **Bahngebiet** der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft ist gegen das Vorjahr unverändert geblieben. Dasselbe umfaßt

A. 1) die Hauptbahn von Deutz (Köln) über Düsseldorf, Oberhausen und Hamm nach Minden und von Minden bis zur Schaumburg-Lippeschen Grenze . . . . . 0,57 M., welche an die Königl. Hannoversche Eisenbahn-Verwaltung verpachtet sind;	34,87	Meilen
2) die Zweigbahnen a) von Duisburg nach dem Duisburger Hafen	0,37	"
b) " Oberhausen nach Ruhrort	1,28	"
c) " Oberhausen nach Emmerich . . . . . 8,07 " und von Emmerich bis zur Niederländischen Grenze . . 1,54 M., welche an die Niederländ. Rhein-Eisenbahn-Gesellschaft verpachtet sind.		
zusammen	44,59	Meilen.
B. Die Bahn von Deutz (Köln) über Betzdorf nach Gießen	22,02	"
mit der Zweigbahn von Betzdorf nach Siegen	2,28	"
Mithin Gesammt-Betriebslänge	68,89	Meilen.

Außerdem gehört zum Unternehmen der Köln-Mindener Eisenbahn Gesellschaft der für Rechnung der Köln-Gießener Bahn geführte Betrieb und die Unterhaltung der festen Rheinbrücke und der Schiffbrücke bei Köln.

II. **Bahnanlagen.**

1) **Geleise.** Zur Umgehung des Bahnhofes zu Düsseldorf (Kopfstation) für durchgehende Züge ist eine doppelgeleisige 651,4 Ruthen lange Verbindungsbahn zwischen Karshof und Wehrhahnen angelegt und am 1. Dezember 1863 dem Betriebe übergeben worden.

Behufs Entlastung der Station Oberhausen wurde die Bahnstrecke Oberhausen-Berge-Borbeck mit der Oberhausen-Arnheimer Zweigbahn durch ein 203 Ruthen langes Bahngeleise verbunden. Eine fernere 1073 Ruthen lange Verbindungsbahn nach der Ruhrorter Zweigbahn war noch im Bau begriffen.

Durch diese Neuanlagen, sowie durch weitere Vervollständigung der Geleise in verschiedenen Bahnhöfen hat sich die Gesammtlänge der Schienengeleise um 1,68 Meilen vergrößert, so daß am Jahresschluß 138,88 Meilen Bahngeleise vorhanden waren.

2) **Telegraphie.** Dem Privat-Depeschen-Verkehre waren 47 Stationen eröffnet, durch welche im Laufe des Jahres 1863 13 238 Depeschen mit einem Ertrage von 4213 Thlrn. 6 Sgn. befördert wurden. Die Zahl der Eisenbahn-Dienst-Depeschen belief sich auf 519 986 Stück.

III. Die **Betriebsmittel** wurden um 13 Güterzugmaschinen, eine Schnellzugmaschine, 23 Personenwagen, 2 Gepäckwagen, 50 Coulissenwagen und 310 offene Lastwagen vermehrt. Außerdem wurden 4 alte ausrangirte Maschinen durch 4 neue ersetzt.

Fast an allen Maschinen sind Schutzdächer für die Lokomotivführer angebracht worden.

IV. **Verkehrs-Verbindungen.** In Folge der Betriebs-Eröffnung der Nassauischen Staatsbahn resp. des Anschlusses derselben an die Köln-Gießener Bahn bei Wetzlar wurden verschiedene neue direkte Verkehre mit einzelnen Stationen in's Leben gerufen, sowie auch der die Strecke Wetzlar-Gießen transitirende direkte Verkehr zwischen Herzoglich Nassauischen mit Stationen der Main-Weser-Bahn und des Mitteldeutschen Verbandes eingerichtet.

Ferner kam ein die Bahnstrecke Emmerich-Deutz (Köln) transitirender direkter Güterverkehr zwischen den Stationen der Niederländischen Rhein-Eisenbahn Amsterdam und Rotterdam einerseits und Basel und Waldshut andererseits, sowie von und nach denselben Niederländischen Stationen, nach und von der Königl. Bayerischen Staatsbahn, der Bayerischen Ostbahn und der Kaiserin Elisabeth-Bahn zur Ausführung.

V. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

zu Kol. 15b. Von der Hauptbahn Deutz-Minden wurde die letzte Strecke am 15. Oktober 1847, die Zweigbahn Oberhausen-Niederländische Grenze am 20. Oktober 1856 und von der Köln-Gießener Bahn die letzte Strecke am 12. Januar 1862 eröffnet.

" " 19b. Hierunter sind 10 eiserne Röhrendurchlässe enthalten.

" " 22a. Die angegebene Länge umfaßt die Dämme von 3' Höhe. Außerdem enthält der Bahnkörper 45 395

laufende Ruthen Terrain-Ausgleichungen bis zu 3′ Höhe oder 3′ Tiefe und 3082 laufende Ruthen Anschnitte an Berglehnen.

zu Kol. 33a u. b. Auf der Köln-Mindener Bahn sind im ersten und zweiten Bahngeleise bei einer durchschnittlichen Betriebszeit von 12,46 Jahren 74 Proc. und in den Bahnhofs- und Nebengeleisen bei einer durchschnittlichen Betriebszeit von 11,67 Jahren 55,27 Proc. Schienen ausgewechselt worden. Die durchschnittliche Dauer derselben berechnet sich hiernach für erstere auf 17 Jahre und für letztere auf 21 Jahre.

„ „ 37. Auf der Köln-Mindener Bahn beträgt die gewöhnliche Stärke der Bettung 0,66—0,75 Fuß und auf der Köln-Gießener Bahn 1,33 Fuß.

„ „ 41. Die bei Betriebs-Eröffnung der Köln-Mindener Bahn im Jahre 1847 eingelegt gewesenen Schwellen waren eichene nicht präparirte, von welchen bis jetzt 99,01 Proc. oder im Durchschnitt pro Jahr 5,504 Proc. ausgewechselt worden sind.

Von den zur Auswechselung und Anlage neuer Geleise verwendeten präparirten Schwellen wurden durchschnittlich pro Jahr erneuert:

a) mit Kreosot präparirte:

1) eichene 0,030 Proc. 2) buchene 0,072 Proc. 3) kieferne 0,002 Proc.

b) mit Schwefelbarium präparirte:

1) eichene 0,886 Proc. 2) buchene 9,262 Proc. 3) kieferne 8,949 Proc.

c) mit Zinkchlorid präparirte:

buchene 4,241 Proc.

Auf der Köln-Gießener Bahn hat eine Erneuerung der Schwellen bis jetzt nicht stattgefunden.

„ „ 72a. Hierunter befinden sich 39 portative Sprech-Apparate für Zugführer.

„ „ 73b. Außerdem sind noch 4 Leitungen zwischen Deutz und Köln angelegt, welche eine Gesammtlänge von 1490 Ruthen haben.

„ „ 86 u. 87. Von dieser Summe sind noch die extraordinären Einnahmen mit 1 765 507 Thlrn. in Abzug zu bringen, wodurch sich das wirklich verwendete Anlage-Kapital auf 59 795 211 Thlr., pro Meile Bahnlänge auf 842 103 Thlr. und pro Kilometer auf 111 803 Thlr. stellt.

„ „ 96d, 98c u. 100d. Außerdem besitzt die Gesellschaft gemeinschaftlich mit der Königl. Hannoverschen und der Herzogl. Braunschweigischen Bahnverwaltung 12 kombinirte Personen-Postwagen, 36 Kourierzug-Personenwagen und 27 Gepäckwagen, an deren Beschaffungskosten die Gesellschaft mit 145 632 Thlrn. betheiligt ist. Die Personenwagen enthalten 288 Sitzplätze erster und 1344 Sitzplätze zweiter Klasse. Die Gepäckwagen besitzen eine Tragfähigkeit von 3240 Ctrn. Sämmtliche Wagen sind sechsrädrig. Für dieselben sind 312 Gußstahlachsen vorhanden.

„ „ 108. Die Gesammtzahl der Achsen beträgt 13 759 Stück. Darunter 5973 eiserne und 7786 stählerne.

„ „ 147a u. b. Hierunter sind 495 665 Achsmeilen der gemeinschaftlichen Personenwagen und 364 929 Achsmeilen der gemeinschaftlichen Gepäckwagen enthalten.

„ „ 167 u. 200. Für die Beförderung der Postgüter wird Seitens der Königl. Postverwaltung eine Aversional-Entschädigung gezahlt, weshalb besondere Gewichts-Ermittelungen nicht mehr stattfinden.

„ „ 206a. Diese Summe enthält nur die Einnahmen für die mit Personenzügen beförderten Luxus- und Militair-Pferde. Der Ertrag aus der Beförderung der Koppelpferde, welche nur mit Güterzügen erfolgt, ist in Kol. 206b enthalten.

„ „ 210. In dieser Summe sind enthalten: 81 945 Thlr. Miethe für die verpachteten Bahnstrecken und 71 470 ½ Thlr. Einnahme aus dem Betriebe der festen Rheinbrücke und der Schiffbrücke.

„ „ 214. Hierin sind die aus dem Reserve- und Erneuerungsfonds bestrittenen Ausgaben mit 526 Thlrn. 15 Sgr. resp. 466 231 Thlr. 29 Sgr. enthalten.

„ „ 225 u. 226. Nach Abzug der aus dem Reserve- und Erneuerungsfonds gezahlten Beträge von zusammen 466 758 Thlr. 14 Sgr. stellen sich die Betriebs-Ausgaben für die Bahnverwaltung auf 990 083 Thlr. oder pro Meile Bahnlänge auf 14 371 Thlr. und pro Kilometer auf 1908 Thlr.

„ „ 236a. Von den hier aufgeführten Ausgaben wurden

833 Thlr. 12 Sgr. 11 Pfge. aus dem Reservefonds und
115 673 „ 14 „ 5 „ aus dem Erneuerungsfonds bestritten.

zus. 116 506 Thlr. 27 Sgr. 4 Pfge.

„ „ 236c. Desgl. hier 5580 Thlr. 8 Sgr. — Pfge. aus dem Reservefonds und
48 561 „ 12 „ 9 „ aus dem Erneuerungsfonds

zus. 54 141 Thlr. 20 Sgr. 9 Pfge.

„ „ 236d. Hier sind die Kosten für Unterhaltung und Wiederherstellung der Lokomotiv- und Wagenschuppen, der Wasserstationsgebäude, der Wasserhebungsmaschinen, der Werkstattsgebäude, der Arbeitsmaschinen und Werkzeuge aufgenommen.

„ „ 242. In dieser Summe sind ebenfalls 4294 Thlr. 10 Sgr. 10 Pfge. enthalten, welche aus dem Reservefonds gezahlt wurden.

„ „ 243 u. 244. Nach Abzug der aus dem Reserve- und Erneuerungsfonds gezahlten Beträge von zusammen 174 942 Thlr. ergiebt sich eine Betriebsausgabe für die Transportverwaltung von 1 961 945 Thlr. oder pro Nutzmeile von 3,17 Thlr. und pro Achsmeile von 2,04 Sgr.

zu Kol. 245. Die Mitglieder der Direktion und des Administrations-Rathes beziehen von dem Ueberschusse, welchen der Reinertrag nach Abzug der Actienzinsen ergiebt, eine Tantième.

„ „ 250. Hierunter befinden sich 25 470 Thlr. Kommunalsteuern.

„ „ 254 u. 255. Werden von dieser Summe die aus dem Reserve- und Erneuerungsfonds gezahlten Beträge von 466 758 Thlrn. und 174 942 Thlrn. (siehe Erläuterung zu Kol. 225 und 243) in Abzug gebracht, so stellen sich die wirklichen Betriebs-Ausgaben auf . . . . . 3 080 454 Thlr.
oder pro Meile Bahnlänge auf . . . . . 44 713 „
„ Kilometer „ „ . . . . . 5936 „
und „ Nutzmeile auf . . . . . 4,99 „

„ „ 256 u. 257. Von vorstehenden 3 080 454 Thlrn. Betriebs-Ausgaben kommen auf die Bahnverwaltung 32,14 Proc., auf die Transportverwaltung 63,69 Proc. und auf die allgemeine Verwaltung 4,17 Proc.
Jene Ausgaben betragen 39,76 Proc. der Brutto-Einnahme.

„ „ 258a. Der hier nachgewiesene Ueberschuß ist die Differenz zwischen der Summe aller Einnahmen (Kol. 211) und den wirklichen Betriebs-Ausgaben (siehe Bemerkung zu Kol. 254).

„ „ 258c. Dieser Procentsatz ist nach dem in Kol. 86 aufgeführten Anlage-Kapitale von 61 560 718 Thlrn. berechnet worden. Das wirklich verwendete Anlage-Kapital von 59 795 211 Thlrn. (siehe Erläuterung zu Kol. 86) hat sich zu 7,81 Proc. verzinst.

„ „ 260a. Zur vollständigen Verzinsung der Anleihen waren außerdem noch 548 402 Thlr. erforderlich, welche der Staat als Zuschuß zur Verzinsung des Anlage-Kapitals der Köln-Gießener Bahn und der Kölner Rheinbrücke aus dem Garantiefonds zu leisten hatte.

„ „ 266 ꝛc. Der Reservefonds dient nur zur Bestreitung der durch außerordentliche, nicht vorherzusehende Fälle verursachten Ausgaben.

„ „ 277a. Die Mehr-Einnahme resultirt aus dem Güterverkehre, der in allen Tarifklassen eine erfreuliche Steigerung erfahren hat. Die Einnahme aus dem Personenverkehre ist ungeachtet der Frequenzzunahme von 4,39 Proc., welche vorwiegend in den niedriger tarifirten Wagenklassen stattgefunden, um 0,69 Proc. hinter der Einnahme des Vorjahres zurückgeblieben.

„ „ 279a. Diese Mehr-Ausgabe bezieht sich nur auf die wirklichen Betriebs-Ausgaben (siehe Erläuterung zu Kol. 254).

„ „ 342. Hierin sind Kur-, Verpflegungs- und Beerdigungskosten, sowie Honorar für Aerzte mitenthalten.

„ „ 343. Beiträge werden reglementsmäßig nicht zurückerstattet.

44. Kurfürst Friedrich Wilhelms Nordbahn.

I. Ueber die **Organisation der Verwaltung**, ihre Geschäftsleitung des Rheinisch-Thüringischen Eisenbahn-Verbandes, über die mit der Main-Weser-Bahn gemeinschaftliche Strecke Kassel-Guntershausen (1,85 M.) und die Werkstätte nebst Materialien-Magazin in Kassel enthalten der Jahrgang 1860 der Statistik (S. 45) und die vorhergehenden Jahrgänge der Statistik spezielle Mittheilungen.
Veränderungen sind hierbei nicht eingetreten.

II. Das **Bahngebiet** besteht aus der Hauptbahn Gerstungen-Guntershausen-Grenze bei Haueda . . 17,0 Meilen
und der Zweigbahn Hümme-Carlshafen (Carlsbahn) . . . . . 2,20 „
Außer diesen . . . . . 19,20 Meilen
hat die Gesellschaft die Strecke von der Kurhessischen Grenze bei Haueda bis Warburg . . . . 0,61 „
von der Westfälischen Staats-Eisenbahn-Verwaltung gegen 50 Proc. der Brutto-Einnahme gepachtet
und im Betriebe . . . . . 19,81 Meilen.

III. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

zu Kol. 96d u. 100d. Außer den hier aufgeführten Wagen besitzt die Verwaltung noch einen Antheil an 6 Personenwagen des Rheinisch-Thüringischen Verbandes und an 18 sechsrädrigen Packmeisterwagen des Mitteldeutschen Verbandes.

„ „ 167. Für den Transport der Posteffekten wird der Raum eines ganzen, beziehungsweise eines halben Wagens zur Disposition gestellt, weshalb die transportirten Postgüter nach ihrem Gewichte nicht bekannt sind.

„ „ 173. Die Betriebsdienst- und Baugüter werden nicht notirt.

„ „ 176. Außerdem wurden noch 676 Achsladungen Pferde und 1134 Achsladungen Rindvieh ꝛc. befördert.

„ „ 277b u. 279b. Bei Vergleichung der Einnahmen und Ausgaben des Jahres 1863 gegen diejenigen des Vorjahres sind die in Kol. 210 u. 211 mitenthaltenen 30 713 Thlr. Einnahmen für vermiethete Wagen (cfr. Kol. 155) sowohl bei den Einnahmen, als den Ausgaben außer Ansatz gelassen, weil in den betreffenden Angaben des Vorjahres nur die Differenz zwischen gezahlter und empfangener Wagenmiethe (cfr. Kol. 215 der Statistik pro 1862) aufgeführt ist.

45. Leipzig-Dresdener Eisenbahn.

I. Das **Bahngebiet** besteht aus der von Leipzig über Riesa nach Dresden führenden Hauptbahn von 15,31 Meilen und der Zweigbahn von Coswig nach Meißen . . . . . 1,20 „

zusammen 16,51 Meilen.

Außerdem besitzt die Gesellschaft die Bahnstrecke von Leipzig bis zur Sächsisch-Preußischen Grenze von 1,54 M., welche an die Magdeburg-Leipziger Eisenbahn-Gesellschaft gegen 50 Proc. der Brutto-Einnahme verpachtet ist.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

zu Kol. 5. Außerdem erhält der Bevollmächtigte eine Tantième von ½ Proc. des zur Vertheilung an die Actionaire kommenden Reingewinnes, welche pro 1863 . . 2127 Thlr. betrug.

„ „ 26. Diese 30 534 Ruthen zweites Geleise liegen auf der Hauptbahn, die Zweigbahn Coswig-Meißen ist eingeleisig.

„ „ 41. Dieser Procentsatz bezieht sich auf das Betriebs-Jahr 1863. Zur Angabe des Procentsatzes über die seit Eröffnung der Bahn erfolgte Erneuerung der Schwellen fehlen die betreffenden Notizen.

„ „ 77—81. Eine speziellere Beantwortung dieser Kolonnen ist deshalb nicht möglich, weil bei dem Brande des Verwaltungsgebäudes im Jahre 1857 sämmtliche hierzu erforderliche Notizen vernichtet worden sind.

„ „ 88c. Hierunter befinden sich 500 000 Thlr. in Kassenscheinen.

„ „ 108a. Hiervon kommen auf die Wagen 159 Achsen, auf die Lokomotiven 46 und auf die Tender 27 Achsen.

„ „ 177b. Dies ist das Gewicht der in Wagenladungen beförderten 37 666 Stück Gänse.

„ „ 210. Hierin sind 49 056 Thlr. Pachtzins für die Bahnstrecke von Leipzig bis zur Preußischen Grenze mitenthalten.

„ „ 221. Desgl. hier die Gewerbesteuer.

„ „ 233. Desgl. hier die Beleuchtungskosten der Bahnhöfe, der Bahn u. s. w.

„ „ 259. Der im Vorjahre verbliebene Bestand von 13 757 Thlrn. ist zufolge Beschlusses der General-Versammlung der Actionaire dem Baufonds überwiesen worden.

46. Ludwigs-Eisenbahn (Nürnberg-Fürth).

I. Der **Betrieb** der Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft erstreckt sich seit dem 1. Oktober 1862 nur auf den Verkehr zwischen Nürnberg und Fürth, da mit der an diesem Tage erloschenen Konzession der Kreuzungsdienst auf die Königl. Bayerische Staatsbahn übergegangen ist.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

zu Kol. 87. Da die Bahn nur 0,4 Meilen lang ist, so kann hier auch nur das auf diese Bahnlänge verwendete Gesammt-Anlage-Kapital angegeben werden.

„ „ 88c. Von dem Gesammt-Anlage-Kapitale bestanden außer den in Kol. 88a aufgeführten 101 143 Thlrn. noch 22 857 Thlr. in Prioritäts-Obligationen. Diese Anleihe, welche schon nach Ablauf des ersten Betriebsjahres zur Vergrößerung des Wagenparks und zur Anschaffung einer zweiten Lokomotive erforderlich war, ist jetzt vollständig getilgt, und zwar aus den laufenden Betriebs-Einnahmen. Die Gesellschaft ist somit schuldenfrei.

„ „ 260. Dies sind die Summen, mit welchen der letzte Rest der eben erwähnten Schuld getilgt wurde.

„ „ 265 u. 270. Nach altem Herkommen werden die Ausgaben für Bahn-Erneuerung und Neubauten aus den Betriebs-Ueberschüssen des laufenden Jahres bestritten. Ein Erneuerungsfonds besteht nicht.

„ „ 267. Die Einlagen in den Reservefonds haben überhaupt 1868 Thlr. betragen. Davon sind jedoch für Verlust beim Ankauf von Werthpapieren 85 Thlr. in Abzug gebracht und der sich hiernach ergebende Rest von 1783 Thlrn. als wirkliche Einnahme hier eingetragen worden.

„ „ 276b. Die sehr bedeutende Minderung im Güterverkehr beruht darin, daß die Ludwigs-Eisenbahn den Güterdienst zwischen der Bayerischen Staatsbahn und der Stadt Fürth seit dem 1. Oktober 1862 nicht mehr vermittelt.

„ „ 279b. Diese bedeutende Minderung der Ausgabe gegen die des Vorjahres besteht in der Ausscheidung der jetzt in Kol. 265 erscheinenden Kosten für Bahn-Erneuerung und Neubauten, welche im Vorjahre in den Ausgaben für die Bahnverwaltung mitenthalten waren.

47. Lübeck-Büchener Eisenbahn.

I. **Neue Bahnlinien.** Wie bereits im vorjährigen statistischen Berichte angegeben, befindet sich die Bahn von Lübeck über Oldesloe und Wandsbeck nach Hamburg seit dem 16. März resp. 8. April 1863 im Bau.

Von den Erdarbeiten, welche an 4 Unternehmer verdungen sind, waren bis zum Jahresschlusse trotz der ungünstigen Witterung und des schweren Thonbodens der meistens tiefen Einschnitte 185 000 Schachtruthen (47 Proc. des Anschlages) bewegt. Das Planum wurde mit Ausschluß der Regulirungsarbeiten auf 3,2 Meilen hergestellt und alle

größeren Brücken in Angriff genommen. Bei den meisten Brücken gelang es vor Eintritt des Winters die Fundamentirungen zu vollenden und das Mauerwerk bis über den Hochwasserstand zu führen.

Die zur Ueber- und Unterführung der Straßen und Wege erforderlichen Bauten wurden theils ausgeführt, theils in Angriff genommen.

Auch wurden die für den Hamburger Güterbahnhof erforderlichen Bauten, die Kanalbrücken und Güterschuppen in Angriff genommen. Die Projekte zu den übrigen Bahnhöfen ꝛc. lagen noch den betreffenden Regierungen vor.

Um die Schwellen mit Chlorzink zu tränken, wurde in der Nähe Lübecks neben der Bahn eine Imprägnir-Anstalt errichtet.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

zu Kol. 238. Hierin sind auch die Kosten für Heizung und Reinigung der übrigen Bahnhofslokale, Reinigung der Perrons, Bahnzüge, Bahnhöfe und Vorplätze, sowie die Coaksdeputate für die Beamten der Transport-Verwaltung enthalten.

„ „ 270—273. Ein Erneuerungsfonds ist nicht vorhanden, da der Reservefonds den Zweck desselben miterfüllt.

48. Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahn.

I. Das **Bahngebiet** der Magdeburg-Leipziger Eisenbahn Gesellschaft ist gegen das Vorjahr unverändert geblieben. Dasselbe umfaßt:

a) die Hauptbahn von Magdeburg über Cöthen und Halle bis zur Preußisch-Sächsischen Grenze		14,22 Meilen,
b) die Zweigbahn von Schönebeck nach Staßfurt	2,96 Meilen,	
mit der Abzweigung nach dem Kohlenschachte Lödderburg	0,43 „	
zusammen		3,39 „
und die Abzweigungen nach den Königl. Salinen von zusammen	0,60 Meilen,	
auf welchen aber Personen-Beförderung nicht stattfindet, da dieselben eigentlich nur in einer Verlängerung der Bahnhofsgeleise bestehen.		
Außer den vorstehenden, von der Magdeburg-Leipziger E.-G. gebauten		17,82 Meilen,
hat dieselbe die Strecke von der Preußischen Grenze bis Leipzig		1,54 „
von der Leipzig-Dresdener Eisenbahn-Kompagnie gegen 50 Proc. der Brutto-Einnahme gepachtet und im Betriebe		19,36 Meilen.

Ferner hat die Gesellschaft den Betrieb folgender Zweigbahnen, welche auf Kosten der Grubenbesitzer angelegt sind und von diesen unterhalten werden, übernommen. Diese Abzweigungen führen nach den Gruben „Gottes Segen" bei Mühlingen 0,20 M., Gute Hoffnung daselbst 0,17 M., Alexander Carl daselbst 0,18 M., Maria bei Atzendorf 0,83 M., Carl bei Förderstedt 0,25 M., Albertine daselbst 0,16 M. und nach der Hauswaldschen Fabrik bei Eickendorf 0,03 M.; ferner nach den Salinen Schönebeck und Staßfurt, dem Gradirwerk Elmen und der Station Eggersdorf, welche Königl. Geleise sind, mit 0,45 M., zusammen 2,22 Meilen.

II. **Neue Bahnlinien.** Die Vorarbeiten für den Bau der Eisenbahn von Halle über Nordhausen nach Heiligenstadt und von da nach Kassel wurden im Jahre 1863 fortgesetzt, waren jedoch am Schlusse desselben noch nicht vollständig zum Abschluß gebracht. Für die im Preußischen Gebiete belegene Strecke waren dieselben größtentheils beendet und wurde deshalb auf der Strecke Halle-Nordhausen mit der Grunderwerbung begonnen.

Die Bahn wird eine Ausdehnung von 29,11 Meilen erhalten.

III. Außer der **Beamten-Pensionskasse** (Kol. 333—352 der Tabellen) besteht noch ein „Waisen-Unterstützungsfonds", welcher ult. 1863 einen Bestand von 13 310 Thlrn. hatte.

IV. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

zu Kol. 32 u. 33. Die schweren Schienen sind seit dem Jahre 1850 nach und nach eingelegt und wird hiermit fortgefahren, weshalb ein bestimmter Procentsatz der bis jetzt stattgefundenen Erneuerung nicht angegeben werden kann. Leichte Schienen lagen im Jahre 1863 noch auf einer Strecke von ⅓ der ganzen Bahnlänge.

„ „ 41. Der Verbrauch an Schwellen ist in den letzten 6 Jahren ziemlich constant gewesen und berechnet sich nach der ermittelten durchschnittlichen Dauer von 12—14 Jahren. Wegen mehrfach vorgekommener Umbauten kann die Frage: bis zu welchem Procentsatz die Schwellen bis jetzt erneuert sind — nicht direkt beantwortet werden.

„ „ 220. Dies sind die Kosten der Heizung der Dienstlokale, Vorwärmer, Wärterbuden, Deputate ꝛc.

„ „ 243. Diese 54 803 Thlr. sind die erstatteten Kosten für den Transport nach und von den Bahnhöfen. Dieselben sind sowohl bei den Durchschnittsberechnungen Kol. 244, als auch bei Berechnung der Procentsätze Kol. 256 außer Ansatz gelassen.

49a. Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn.

I. **Bahngebiet und Betrieb.** Das Bahngebiet der Magdeburg-Halberstädter E.-G. umfaßte im Jahre 1863 die Strecke von Magdeburg über Halberstadt nach Thale von . . . . . 11,69 Meilen.

Den **Betrieb** leitet vertragsmäßig das Direktorium der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn-Gesellschaft. Dagegen übernahm das Direktorium der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft am 1. Januar 1863 den Betrieb der 4 Meilen langen Cöthen-Bernburger Eisenbahn, welcher bis dahin von der Herzogl. Anhalt-Dessauischen Staats-Regierung verwaltet wurde. Später, im November 1863, wurde die Cöthen-Bernburger Eisenbahn von der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft käuflich erworben. Den Betrieb derselben leitet ein besonderes Organ, die „Verwaltung der Cöthen-Bernburger Eisenbahn", derselbe soll aber später mit dem Betriebe der Magdeburg-Halberstädter-Eisenbahn vereinigt werden.

Durch Vertrag vom 3. Februar und 11. März, Allerhöchst bestätigt am 28. September 1863, wurde auch die Magdeburg-Wittenbergesche Eisenbahn von der Magdeburg Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft käuflich erworben. Die Uebergabe erfolgte am 2. November 1863, an welchem Tage auch der Betrieb der Bahn einem besonderen Organe, der „Verwaltung der Magdeburg-Wittenbergeschen Eisenbahn" übertragen wurde.

II. **Neue Bahnlinien.** Durch Cabinetsordre vom 13. April 1864 wurde der Bau einer Eisenbahn von Bernburg über Aschersleben nach Wegeleben, von Aschersleben nach Halle und von Halberstadt nach einem Punkte der Braunschweigischen Harzbahn zum Anschlusse an die Kreiensensche Bahn, sowie der Bau von Zweigbahnen von Staßfurt nach Güsten, von Aschersleben nach Ballenstedt und von Derenburg nach Wernigerode genehmigt.

Der Bau der Bahn von Bernburg nach Wegeleben und der Zweigbahn Staßfurt-Güsten wurde im Jahre 1864 in Angriff genommen.

III. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

zu Kol. 5. Der Betriebs-Direktor der Berlin-Potsdam-Magdeburger E. fungirt gleichzeitig für die Magdeburg-Halberstädter Bahn.

„ „ 15b. Am 15. Juli 1843 wurde die Strecke Magdeburg-Halberstadt und am 2. Juli 1862 die Strecke Halberstadt-Thale eröffnet.

„ „ 16. Auf der Strecke Magdeburg-Aschersleben hat der Bahndamm eine Kronenbreite von 24 Fuß und auf der Strecke Aschersleben-Thale 15 Fuß.

„ „ 260a. Zur Verzinsung der Anleihen waren erforderlich:

für 700 000 Thlr. 4 procentiger Prioritäts-Anleihen		26 520 Thlr.
„ 2 500 000 „ 4½ „ Anleihen		112 500 „
zusammen		139 020 Thlr.
Hiervon sind in Abzug zu bringen die von den ausgeliehenen Kapitalien vereinnahmten Zinsen von		57 296 „
Es verbleiben mithin		81 724 Thlr.,

welche zur Verzinsung der Anleihen aus dem Ueberschusse gedeckt werden mußten.

„ „ 277a u. 279a. Bei Vergleichung der Einnahmen und Ausgaben des Jahres 1863 mit denjenigen des Vorjahrs sind die an fremde Verwaltungen gezahlten Wagenmiethen von 62 982 Thlrn. (Kol. 239) sowohl von den Einnahmen als den Ausgaben in Abzug gebracht worden, weil in den correspondirenden Angaben des Vorjahrs die betreffende Summe von vorneherein außer Ansatz geblieben ist. Hiernach reduciren sich die Gesammt-Einnahmen des Jahres 1863 auf 1 069 243 Thlr. überhaupt u. 86 334 Thlr. pro Meile Bahnlänge und die Gesammt-Ausgaben auf 395 630 Thlr. überhaupt und 33 843 Thlr. pro Meile Bahnlänge.

„ „ 296a u. b. Bei den Unfällen ad Kol. 294b, d u. f wurden einige Lokomotiven und Tender unerheblich beschädigt.

„ „ 309a u. b. Ebenso hier bei den Unfällen ad Kol. 307c.

49b. Cöthen-Bernburger Eisenbahn.

I. **Besitzwechsel und Verwaltung.** Nachdem die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft bereits am 1. Januar 1863 den Betrieb der Cöthen-Bernburger Eisenbahn übernommen hatte, wurde im November 1863 zwischen dem Direktorium der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft, der Anhalt-Dessauischen Staatsregierung und dem Direktorium der Cöthen-Bernburger Eisenbahn-Gesellschaft ein Vertrag abgeschlossen, wonach die Cöthen-Bernburger E. mit allem Zubehör in den Besitz der Magdeburg-Halberstädter E.-G. überging. Die Cöthen-Bernburger Eisenbahn-Gesellschaft löste sich demnach auf.

Den Betrieb der Bahn leitet ein besonderes Organ, die „Verwaltung der Cöthen-Bernburger Eisenbahn," derselbe soll aber mit der Magdeburg-Halberstadter Eisenbahn vereinigt werden, sobald die Bahn von Bernburg bis Wegeleben vollendet ist.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

zu Kol. 13. In den Tarifen wird die Bahnlänge für den Personenverkehr auf 2,75 Meilen und für den Güterverkehr auf 4 Meilen angenommen.

„ „ 77—85. Eine Vertheilung des Anlage-Kapitals auf die einzelnen Bautitel kann nicht stattfinden, weil der Bau ursprünglich von einer Privat-Gesellschaft ausgeführt worden ist und die zu den betreffenden Angaben erforderlichen Materialien nicht vorhanden sind.

zu Kol. 86 u. 87. Diese beiden Summen beziehen sich nur auf die 2,75 Meilen lange Hauptbahn; zur Angabe des für die Kohlenzweigbahnen verwendeten Anlage-Kapitals fehlen die erforderlichen Notizen.

„ „ 97b, 99a, 114b, 148b, 186a u. 198. Diesen Durchschnittsberechnungen ist die Länge der Hauptbahn von 2,75 Meilen = 20,713 Kilometern zu Grunde gelegt worden, weil nur auf dieser Personenbeförderung stattfindet.

„ „ 214. Diese bedeutende Ausgabe — gegenüber der correspondirenden des Vorjahrs — ist durch die Erneuerung von 300 Rthn. Oberbau entstanden.

„ „ 258c. Mit Bezug auf die Bemerkung zu Kol. 86 u. 87 kann die Verzinsung des Anlage-Kapitals nicht angegeben werden.

„ „ 262. Dies ist die an die Inhaber von Stamm-Actien gezahlte Rente von 2½ Proc.

„ „ 333—352. Eine Beamten-Pensionskasse war ult. 1863 nicht vorhanden, es wurden aber die Wittwen verstorbener Beamten aus der Herzogl. Anhaltischen Staatskasse erhalten. Mit der Uebergabe der Bahn übernahm die Magdeburg-Halberstädter E.-G. diese Verpflichtung und im Jahre 1864 wurden die Beamten ꝛc. der Cöthen-Bernburger Eisenbahn in die Pensions- ꝛc. Kasse der Beamten der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn aufgenommen.

50. Magdeburg-Wittenbergesche Eisenbahn.

I. **Besitzwechsel und Verwaltung.** Mittelst Vertrages vom 3. Februar und 11. März 1863, Allerhöchst bestätigt am 28. November ejsd. a., ist die Magdeburg-Wittenbergesche Eisenbahn am 2. November 1863 in den Besitz der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft übergegangen. Letztere hat die Verwaltung dieser Bahn einem aus 3 Mitgliedern bestehenden besonderen Organe, welches die Firma führt: „Verwaltung der Magdeburg-Wittenbergeschen Eisenbahn" vom 2. November 1863 ab übertragen.

In Folge dieser Fusion hat sich die Magdeburg-Wittenbergesche Eisenbahn-Gesellschaft aufgelöst.

II. Die Gesellschaft besitzt eine **Coaksbrennerei** mit 10 Oefen, welche sich in Wittenberge befindet.

III. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

zu Kol. 10. In der eigentlichen Bahnlänge von 14,24 Meilen kommt noch die Verbindungsbahn in Magdeburg mit 157,3 Ruthen (= 0,078 Meilen) Länge.

„ „ 13. In den Tarifen für den innern Verkehr wird die Länge der Bahn rund auf 15 Meilen angenommen.

„ „ 77. Dies sind die Kosten für beschaffte Baugeräthe ꝛc.

„ „ 81b. Hierin sind die Anlage-Kosten der Wärterbuden enthalten.

„ „ 123c. Hierunter befinden sich 761 Extrazüge.

„ „ 213. In dieser Summe sind 16 344 Thlr. Löhne der Hülfswärter und Bahnarbeiter enthalten.

„ „ 221. Desgl. hier 3247 Thlr. Abgaben, Lasten und Renten.

„ „ 268a. Diese Summe ist dem Erneuerungsfonds überwiesen worden.

51. Mecklenburgische Eisenbahn.

I. Ueber die **Organisation der Verwaltung** enthält der Jahrgang 1862 der Statistik S. 51 spezielle Mittheilungen. Veränderungen hiergegen sind im Jahre 1863 nicht eingetreten.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

zu Kol. 2c. Das Gehalt des Spezial-Direktors, sowie das des technischen Betriebs-Direktors beträgt 2800 Thlr. (incl. 300 Thlr. Mieths-Entschädigung). Außerdem bezieht Ersterer 200 Thlr. und Letzterer 350 Thlr. Reisekosten-Entschädigung. Die drei übrigen Mitglieder der Direktion sind nicht Beamte, sondern aus den Actionairen gewählt und erhalten an Entschädigung: der Vorsitzende 500 Thlr. und die übrigen beiden Mitglieder je 300 Thlr.

„ „ 5. Die obersten ausführenden Beamten, der Spezial-Direktor und der Betriebs-Direktor, sind Mitglieder der Direktion und als solche in Kol. 2b mitaufgeführt.

„ „ 30. Es ist hier der Durchschnitt des Gewichts der auf freier Bahn liegenden Schienen gewählt worden. Nach Vollendung der Bahn im Jahre 1850 bestand dieselbe

a) aus breitbasigen Schienen von W. Bird & Comp., deren Gewicht 18,2 Pfd. pro Rheinl. Fuß beträgt, und

b) aus Stuhlschienen von Bölckow & Vaughan, deren Gewicht 17,1 Pfd. pro Rheinl. Fuß beträgt.

Die Erneuerung der Schienen geschieht durch breitbasige aus den Fabriken von Bölckow & Vaughan und Losh, Wilson & Bell. Das Gewicht derselben beträgt 22,2 Pfd. pro Rheinl. Fuß.

„ „ 88c. Von diesen 1 948 000 Thlrn. bestehen 1 600 000 Thlr. in Prioritäts-Obligationen und 348 000 Thlr. in Schuldverschreibungen zweiter Priorität.

„ „ 106c. Hierunter befinden sich 4 combinirte Post- und Gepäckwagen, welche zu ⅔ Eigenthum der Großherzogl. Mecklenburgischen Postverwaltung sind.

zu Kol. 113. Die Anschaffungskosten der Transportmittel sind mit 625 107 Thlrn. aus dem Anlage-Kapitale und mit 172 939 Thlrn. aus dem Erneuerungsfonds entnommen. Wieviel davon auf die Lokomotiven, Personen-, Gepäck- und Güterwagen kommen, kann nicht angegeben werden, weil hierüber keine Notizen vorliegen.

„ „ 152a. Diese Meilenzahl ist seit dem Jahre 1855, von wo ab die Leistungen der Achsen notirt sind, zurückgelegt.

„ „ 164. Jedem Reisenden wird ein Gepäck-Freigewicht von 50 Z.-Pfd. gewährt, dasselbe aber nicht besonders notirt.

„ „ 167, 180b u. 184b. Das Gewicht der beförderten Postgüter kann nicht angegeben werden. Nach dem mit der Großherzogl. Postverwaltung abgeschlossenen Vertrage wird für die Beförderung derselben eine Aversional-Entschädigung gezahlt.

„ „ 180d u. 184d. Weil für Kohlen und Coaks eine besondere Tarifklasse nicht existirt, dieselben vielmehr zu den Frachtgütern der ermäßigten Klasse gehören, so sind auch die von denselben zurückgelegten Centnermeilen ꝛc. hierin mitenthalten.

„ „ 266—269. Der Bestand des Reservefonds betrug am Schlusse des Jahres 1862 . . 17 592 Thlr.
Vereinnahmt wurden im Jahre 1863 . . . . . 19 047 „
zusammen 36 639 Thlr.
Dagegen wurden für Bahn-Anlagen ausgegeben . . . . . 38 118 Thlr.
und es mußten, weil die Ausgaben größer waren als die Einnahmen, ... 1479 „
aus dem Erneuerungsfonds vorschußweise gedeckt werden.

52. Mohacs-Fünfkirchener Eisenbahn.

I. **Rechnungs-Periode.** Das Rechnungs- und Betriebsjahr ist nicht mit dem Kalenderjahre identisch, sondern beginnt mit dem 1. Dezember. Die vorliegenden statistischen Notizen beziehen sich auf den Zeitraum vom 1. Dezember 1862 bis ult. November 1863.

II. **Organisation der Verwaltung.** Die Mohacs-Fünfkirchener Eisenbahn, ein integrirender Theil des Eigenthums der „ersten k. k. priv. Donau-Dampfschifffahrt-Gesellschaft", steht unter der Leitung der Direktion dieser Transport-Anstalt, welche ihren Sitz in Wien hat. Zur Ausübung und Ueberwachung des Betriebes, sowie zur Führung der sämmtlichen Verrechnungen, ist in Fünfkirchen eine Bahn-Betriebsleitung eingesetzt.

Zwischen der Bahn und den Schiffen der Gesellschaft findet ein direkter Verkehr statt.

III. **Bahngebiet.** Die Bahn beginnt bei den Kohlengruben der Gesellschaft unweit Fünfkirchen und geht von da ab als Gebirgsbahn auf 0,₇₂ Meilen Länge bis Uszög. Diese Bahnstrecke dient fast ausschließlich für den Kohlentransport. Die weitere 7,₃₂ Meilen lange Strecke von Uszög über Villany nach Mohacs wird für Beförderung von Personen und Frachten aller Art benutzt. Die Verbindung zwischen Uszög und Fünfkirchen wird durch Omnibus vermittelt.

IV. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

zu Kol. 76 u. 88. Die Höhe des für die Mohacs-Fünfkirchener Eisenbahn concessionirten Anlage-Kapitals kann nicht angegeben werden, weil dasselbe in dem, der Eigenthümerin derselben, der ersten k. k. priv. Donau-Dampfschifffahrt-Gesellschaft für ihre sämmtlichen Unternehmungen (Dampfschifffahrt, Eisenbahn, Kohlengruben ꝛc.) concessionirten Kapitale enthalten ist.

Es ist deshalb das bis ult. 1863 verwendete Anlage-Kapital hier angegeben worden, welches in Folge Abschreibung von zu Grunde gegangenen Inventar-Gegenständen 128 Thlr. weniger beträgt als im Vorjahre.

„ „ 127b u. c. Die bei dem Anheizen, Stationiren und bei Leerfahrten verbrauchten Quantitäten Coaks werden nicht besonders notirt, weshalb hier keine Angaben gemacht werden können.

„ „ 135. Zur Ermittelung des Brennstoff-Verbrauchs pro Achsmeile wurde das verwendete Holz seinem Brennwerthe nach auf Coaks reducirt. Die hier aufgeführten 4,₉₀₂ Z.-Pfd. repräsentiren das pro Achsmeile verbrauchte Quantum Coaks.

„ „ 136b. Bei dem Umstande, daß die Erzeugung von Coaks in den gesellschaftlichen Bergwerken eine ausgedehntere wurde, hat mit Beginn des Betriebsjahres 1863 eine Herabsetzung des Preises von 12 Sgr. auf 8 Sgr. pro Z.-Ctr. Coaks stattgefunden.

„ „ 260a. Dies sind die Zinsen, welche nach den Rechnungs-Normen der Bahn auf das verwendete Anlage-Kapital (Kol. 86) gezahlt worden sind.

„ „ 276a. In Folge der im Banate eingetretenen Mißernte, von welcher die Distritte an der rechten Seite der Donau nicht berührt wurden, sind im Jahre 1863 an Frachtgütern der ermäßigten Klasse, darunter namentlich Getreide, Mehl und Hülsenfrüchte, 367 496 Z.-Ctr. gegen 161 789 Z.-Ctr. im Jahre 1862 befördert worden. An Kohlen und Coaks wurden 409 995 Z.-Ctr. mehr befördert als im Vorjahre.

„ „ 277b. Trotz der bedeutenden Mehrbeförderung im Güterverkehre gegen das Vorjahr resultirt die hier auf-

geführte geringere Einnahme, welche namentlich durch die Herabsetzung des Kohlenfrachtsatzes auf 1¾ Sr. pro Centner und Meile herbeigeführt wurde.

zu Kol. 333—352. Eine Pensions- und Unterstützungskasse für die Beamten der Eisenbahn ist nicht vorhanden, dieselben gehören vielmehr dem für die sämmtlichen Beamten der Donau-Dampfschifffahrt-Gesellschaft bestehenden Pensionsfonds an, über welchen das Nähere in der Statistik pro 1862 S. 52 enthalten ist.

53. Neisse-Brieger Eisenbahn.

I. **Bahngebiet.** Die Bahn läuft von Brieg aus 690 Rthn. = ... 0,35 Meilen
auf dem Bahnkörper der Oberschlesischen Eisenbahn und geht dann als selbstständige Bahn über Grottkau
nach Neisse. Die Entfernung vom Abzweigungspunkte bis Neisse beträgt . . . . . 5,83 „
die ganze Betriebslänge also 6,18 Meilen.

Die vorgedachten 0,35 Meilen sind in den Tabellen (Kol. 11b) als „gepachtet" aufgeführt; für deren Mitbenutzung wird an die Oberschlesische Bahnverwaltung jährlich eine Vergütigung gezahlt.

II. **Bahnanlagen.**

1) **Geleise.** Mit der im Jahre 1861 begonnenen Reparatur der als unbrauchbar ausgewechselten Schienen, welche durch Aufschweißen neuer Kopfplattentheile und Reparatur an den Enden wieder brauchbar gemacht wurden, ward fortgefahren, weil sich das Resultat der im Jahre 1861 begonnenen Verwendung solcher, in dieser Weise reparirten Schienen als ein sehr günstiges bezeichnen läßt.

2) **Einfriedigungen.** Im Betriebsjahre 1863 sind als zukünftiger Ersatz der Holzbarrièren 5000 Stück Maulbeerpflanzen neu gepflanzt worden; ult. 1863 waren ca. 13 500 lfde. Fuß dergleichen Hecken angelegt.

III. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

zu Kol. 2a. Außer den hier aufgeführten gehören noch 6 stellvertretende Mitglieder zum Direktorium.

„ „ 5. Die Leitung des Betriebes und der Bauten ist dem Betriebs-Direktor und Ober-Ingenieur der Oppeln-Tarnowitzer Eisenbahn übertragen, welcher hierfür eine Remuneration von 360 Thlrn. jährlich erhält.

„ „ 100b. Die hier aufgeführten Post- und Gepäckwagen gehören dem Königl. Post-Fiscus und werden von der Eisenbahn-Verwaltung mitbenutzt.

„ „ 167, 180b, 184b u. 190b. Das Gewicht der beförderten Postgüter ist nicht bekannt. Für die Beförderung derselben zahlt die Postverwaltung eine Aversionalsumme.

„ „ 226. Die Durchschnittskosten der Bahnverwaltung pro Meile resp. Kilometer sind nach der eigenen Bahnlänge von 5,83 Meilen resp. 43,91 Kilometern berechnet, weil die „gepachtete" Strecke von der Oberschlesischen Verwaltung unterhalten wird.

„ „ 231. Hierin sind auch die Ausgaben für das Wagenschieben enthalten.

„ „ 253. Dies ist die an die Oberschlesische Verwaltung gezahlte Rente von dem Baukapitale des Bahnhofes Brieg und der Bahn-Anschlußstrecke an denselben (siehe oben ad I).

„ „ 266 u. 270. Der Reservefonds, welcher ult. 1862 mit einem Bestande von 32 547 Thlrn. abschloß, ist auf Veranlassung des Königl. Preuß. Handels-Ministeriums in zwei Abtheilungen getheilt worden:
a) den „Fonds für unvorhergesehene, durch ungewöhnliche Umstände veranlaßte Ausgaben" (Reservefonds),
b) den „Fonds für Erneuerungs-Ausgaben" (Erneuerungs-Fonds).
Dem Fonds ad a sind von dem obigen Bestande 12 000 Thlr. und dem Fonds ad b 20 547 Thlr. überwiesen worden, welche hier vorgetragen sind.

„ „ 277b u. 281b. Bei Vergleichung der Einnahme und des Ueberschusses mit dem Vorjahre sind die in der Statistik pro 1862 Kol. 186 u. 187 mitenthaltenen 477 Thlr. Ueberschüsse früherer Jahre unberücksichtigt geblieben.

54. Niederländische Rhein-Eisenbahn.

I. **Rechnungs-Periode.** Das Rechnungs- und Betriebsjahr umfaßt nicht die Periode des Kalenderjahres, sondern beginnt mit dem 1. Mai. Die vorliegenden statistischen Notizen beziehen sich auf den Zeitraum vom 1. Mai 1862 bis ult. April 1863.

II. Das **Bahngebiet,** welches gegen die Vorjahre unverändert geblieben ist, umfaßt die Strecken:
von Amsterdam über Utrecht und Arnheim bis an die Preuß. Grenze bei Emmerich . . . . 14,66 Meilen
und von Utrecht nach Rotterdam . . . . . 7,04 „
zusammen 21,70 Meilen,
ferner die von der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft erbaute und gegen 5 Proc. des Anlagekapitals gepachtete Strecke von der Preuß Grenze bis Emmerich . . . . . 1,54 „
überhaupt 23,24 Meilen.

III. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

zu Kol. 15. Die Betriebs-Eröffnung der einzelnen Bahnstrecken war folgende:
am 28. Dezember 1843 Amsterdam-Utrecht,
„ 17. Juli 1844 Utrecht-Driebergen,
„ 15. März 1845 Driebergen-Veenendaal,
„ 16. Mai „ Veenendaal-Arnheim,
am 21. Mai 1855 Utrecht-Gouda,
„ 30. Juli „ Gouda-Rotterdam und
„ 15. Februar 1856 Arnheim-Emmerich.

zu Kol. 78—85. Es können hier nur annähernde Angaben gemacht werden, weil die Bahnstrecke Amsterdam-Arnheim ursprünglich vom Staate erbaut, später aber von der Gesellschaft übernommen wurde und dieser die betreffenden Notizen fehlen.

„ „ 89. Dies sind nicht Stamm-Actien, sondern die Prioritäts-Obligationen, deren Zinsen zu 4½ Procent von Sr. Majestät dem Könige der Niederlande Wilhelm I. aus Seinem Privatschatze garantirt worden sind.

„ „ 96d. Außerdem ist noch ein Königl. Salonwagen vorhanden, welcher bei Angabe der Sitzplätze (Kol. 98) unberücksichtigt geblieben ist.

„ „ 121g. Hierin sind auch die beim Rangiren der Züge zurückgelegten Meilen mitenthalten.

„ „ 129b. Zur Feuerung der Lokomotiven werden Coaks und Steinkohlen verwendet; das verbrauchte Quantum Coaks ist aber unbedeutend und deshalb hier mitaufgeführt.

„ „ 195. Diese 24 402 Thlr. repräsentiren die Neben-Einnahmen aus dem Personenverkehre.

„ „ 234. Hierin sind auch die gezahlten Entschädigungen im Güter-Verkehre enthalten.

„ „ 262. Diese Dividende ist auf das bis ult. 1863 eingezahlte Actien-Kapital von 11 665 000 Thlrn. vertheilt worden. Die nicht ausgegebenen Actien sind ohne Dividenden-Genuß.

„ „ 333—352. Eine Beamten-Pensionskasse besteht nicht; die hier gemachten Angaben beziehen sich vielmehr auf eine Unterstützungskasse.

55. Niederschlesische Zweigbahn.

I. **Bahn-Anlagen.** Auf der Haltestelle Quaritz sind ein Gepäckschuppen und ein hölzerner Perron, beide baufällig, durch neue Anlagen ersetzt worden. Auf dem Bahnhofe Sagan wurde ein baufälliger Güterschuppen abgebrochen und das Material zu einem Wärterhause verwendet.

II. **Telegraphen.** Die electrische Telegraphenleitung wurde um 15 Läutewerke und die dazu gehörigen massiven Häuser vermehrt.

Mit dem Bahntelegraphen wurden im Jahre 1863 befördert:

2288 Privat- und 33 Staatsdepeschen mit zusammen 43 973 Worten und einer Einnahme von 603 Thlrn. 11 Sgr. 3 Pf.

gegen

1865 Privat- und 91 Staats-Depeschen mit zusammen 39 189 Worten und einer Einnahme von 500 Thlrn. 23 Sgr. 8 Pf. im Jahre 1862.

III. **Verkehrs-Verbindungen.** Mit der Breslau-Posen-Glogauer, Niederschlesisch-Märkischen, Sächsisch-Schlesischen und Leipzig-Dresdener Bahn findet ein direkter Personen- und Güterverkehr, mit der Stargard-Posener Bahn aber nur ein direkter Güterverkehr statt.

IV. **Versicherungswesen.** Sämmtliche Güter in den Schuppen und auf der Fahrt, sowie sämmtliche Gebäude und Betriebsmittel sind bei der Schlesischen Feuerversicherungs-Gesellschaft versichert.

V. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

zu Kol. 5. Außerdem erhält der hier aufgeführte Beamte eine Wohnungs-Entschädigung von 250 Thlrn.

„ „ 234. Hierin sind auch die Löhne der Wagenschieber und Bahnhofs-Arbeiter enthalten.

„ „ 268a. Von dieser Summe kommen auf die Anlage von Läutewerken und der Häuser dazu 960 Thlr.

„ „ 272b. Diese 458 Thlr. bilden einen Coursverlust beim Ankauf von Werthpapieren.

56. Oesterreichische nördliche, südöstliche und Wien-Neu-Szönyer Eisenbahn.

I. Das **Bahngebiet** umfaßt folgende Linien:

a) Die nördliche Staats-Eisenbahn von Brünn und Olmütz über Bohmisch-Trübau, Pardubitz und Prag bis zur Böhmisch-Sächsischen Grenze jenseits Bodenbach . . . . . 63,81 Meilen,

Davon ist die Strecke von Bodenbach bis zur Grenze . . . . . 1,50 „

an die Königl. Sächsische Staats-Eisenbahn-Verwaltung verpachtet, daher im eigenen Betriebe 62,31 Meilen.

b) Die südöstliche Staats-Eisenbahn von Marchegg über Pesth, Czegled, Szegedin und Temesvar bis Bazias an der Donau . . . . . 86,61 Meilen

nebst der von Jassenova abzweigenden Bergwerksbahn nach Dravicza . . . 5,54 „

zusammen . . . . . 92,15 „

Die Fortsetzung von Dravicza nach Steyerdorf resp. Lißova und Kraßova von 4,31 Meil. wurde Mitte November 1863 dem Betriebe übergeben und kommt deshalb bei den vorliegenden statistischen Notizen nicht in Betracht.

c) Die Wien-Neu-Szönyer Eisenbahn . . . . . 20,93 „

Gesammtlänge aller Bahnlinien 175,39 Meilen

à 7532 Meter = 174,15 Oesterr. Meilen à 7586 Meter.

II. **Anderweitige Besitzungen der Gesellschaft.** Außer den vorstehend bezeichneten Eisenbahnlinien sind noch verschiedene Berg- und Hüttenwerke und Domainen in Böhmen und im Banate, die Maschinenfabrik, das Amtsgebäude Nr. $\frac{42 \text{ alt}}{7 \text{ neu}}$ und das Waaren-Magazin Nr. $\frac{387 \text{ alt}}{31 \text{ neu}}$ in Wien in das Eigenthum der Gesellschaft übergegangen. Auch hat dieselbe seit Juli 1859 zur Hebung des Verkehrs auf der südöstlichen Linie eine Dampfschifffahrts-Verbindung zwischen den

Uferstädten Vazias, Semlin, Belgrad und Widdin in einer Entfernung von 13,60 Meilen stromaufwärts und 21,15 Meilen stromabwärts mit 4 Dampfschiffen von 60 Pferdekraft, 17 eisernen Schlepp- und 43 sonstigen Schiffen in's Leben gerufen.

III. Das **Anlage-Kapital** für das gesammte Unternehmen, sowohl die Eisenbahnen, als auch Bergwerke und sonstigen Besitzungen der Gesellschaft, ist auf Höhe von 400 000 000 Francs = 106 666 666 Thlrn. concessionirt. Davon bestehen in Stamm-Actien 53 333 333 Thlr. und in Prioritäts-Obligationen 53 333 333 Thlr.

Die von der Staats-Verwaltung der Gesellschaft gewährleistete Jahresrente von 5,7 Proc. erstreckt sich auf ein Kapital von 52 920 598 Thlrn.

Die Stamm-Actien je zu 200 Fl. Oestr. Währ. Silber (den Gulden zu 2,50 Francs gerechnet) werden vom Januar 1858 angefangen durch jährliche Verloosung einer bestimmten Anzahl innerhalb 90 Jahren getilgt.

Die Emission der Prioritäts-Obligationen, jede zu 200 Fl. Oestr. Währung = 500 Francs, ist derart festgesetzt, daß der Nennwerth derselben mit 3 Proc. verzinst wird. Diese Obligationen wurden ursprünglich mit 275 Francs = 110 Fl. Oestr. Währ. in Silber, später aber nach den jeweiligen Börsenkursen ausgegeben und werden gleich den Stamm-Actien in 90 Jahren durch Verloosung mit ihrem Nennwerthe eingelöst, haben aber an der auf die Stamm-Actien entfallenden Dividende keinen Antheil.

Ende 1863 stellt sich die Berechnung des gesammten Anlage-Kapitals zum Kurse von 118 397 282 Thlrn., wovon 61 847 228 Thlr. auf die Stamm-Actien und 56 550 054 Thlr. auf die bis ult. 1863 ausgegebenen Prioritäts-Obligationen kommen, wie folgt:

1) Werth der im Betriebe befindlichen Eisenbahnen:		
a) der nördlichen Linie	38 625 793	Thlr.
b) der südöstlichen Linie (einschließlich der Bergwerksbahn von Oravicza nach Steyerdorf resp. der Anina)	42 009 695	„
c) der Wien-Neu-Szönyer Linie	9 953 376	„
zusammen	90 588 864	Thlr.
2) Werth der am 31. Dezember 1863 vorräthigen Bau- und Betriebsmaterialien	4 580 719	„
3) Werth der Berg- und Hüttenwerke, Domainen und Fabriken nebst Inventar	20 549 436	„
4) Werth der für die Dampfschifffahrt angeschafften Dampf- und Schleppschiffe ꝛc.	341 432	„
5) Werth der übrigen Realitäten	849 469	„
6) Cassa-Debitoren abzüglich der Creditoren	1 487 362	„
Ueberhaupt	118 397 282	Thlr.

IV. **Bahn-Anlagen.**

1. Die Geleise wurden erweitert: auf der nördlichen Linie in den Stationen Böhmisch-Trübau und Prag, auf der südöstlichen Linie in den Stationen Steinbruch, Czegled, Körös, Felegyhaza, Kistelek, Hatzfeld, Moravitza, Jassenova, Vazias und Oravicza.
2. **Brücken.** Mehrere hölzerne Brücken auf der südöstlichen und Wien-Neu-Szönyer Linie wurden durch eiserne ersetzt.
3. **Stationsbauten.** Auf der nördlichen Linie wurden in Raitz zwei neue Gebäude, das eine für den Personenverkehr und das andere für den Güterverkehr hergestellt; in Böhmisch-Trübau wurden eine Lokomotiv-Remise, eine Werkstätte für die Wagen- und Maschinenmontirung und in Bodenbach ein Gebäude für den Zoll- und Polizeidienst erbaut.

V. **Betriebsmittel.** Eine Vermehrung der Betriebsmittel war im Jahre 1863 nicht nothwendig, nur wurden 8 neue Lokomotiven für eben so viele alte verkaufte angefertigt.

Für die Steyerdorfer Bahn wurde eine Lokomotive mit 10 Triebrädern und zwei selbstständig beweglichen, durch Kuppelung mit einander verbundenen Gestellen neu konstruirt, die auf der Londoner Weltausstellung die Ehren-Medaille erhalten hat.

VI. Außer der **Beamten-Pensionskasse**, worüber in Kol. 333—352 der vorliegenden Tabellen das Nähere enthalten, besteht bei der Oesterreichischen Staats-E.-G. noch eine Kasse für Pension und Unterstützung ihrer Diener und Arbeiter unter dem Titel: „Provisions- und Unterstützungs-Institut für Diener und Arbeiter der k. k. priv. Oesterreichischen Staats-E.-G.", welche ult. 1863 mit einem Bestande von 405 788 Thlrn. abschloß.

VII. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

Südöstliche und Wien-Neu-Szönyer Linie.

zu Kol. 16. Die Kronenbreite des Bahndamms beträgt: von Marchegg bis Czegled (40 Meilen) 14,034 Fuß, von Czegled bis Jassenova (43 Meilen) 24,164 Fuß, von Oravicza nach Vazias (8,5 Meilen) 12,084 Fuß und auf der Wien-Neu-Szönyer Linie von Wien bis Raab (16 Meilen) 24,164 Fuß und von Raab bis Neu-Szöny (4,93 Meilen) 12,084 Fuß.

Alle 3 Linien.

„ „ 76. Das concessionirte Anlage-Kapital beträgt nicht, wie früher angegeben, 112 000 000 Thlr., sondern 106 666 666 Thlr.

„ „ 77—85. Eine Vertheilung des Anlage-Kapitals auf die einzelnen Bautitel kann (mit Ausnahme der Betriebsmittel) nicht stattfinden, da die Bahnen bereits im vollendeten Zustande für eine runde Summe übernommen worden sind.

zu Kol. 119. Diese Summe enthält die Anschaffungskosten für Untergestelle, Omnibus- und Correspondenzwagen, Militair-Einrichtungs-Gegenstände, Wagen-Signallaternen, Wagenkuppeln, Wärmflaschen, Theerdecken und Fruchtsäcke.

„ „ 163, 175a u. c u. 176. Außerdem wurden noch befördert

mit Militair-Transporten:

2921 Ctr. Gepäck, 177 Wagen u. Kanonen und 2386 Pferde auf der nördlichen Linie,
6406 „ „ 27 „ „ „ „ 2635 „ „ „ südöstlichen Linie und
3358 „ „ 50 „ „ „ „ 1120 „ „ „ Wien-Neu-Szönyer Linie,

mit Extrazügen:

193 Ctr. Gepäck, 13 Equipagen und 80 Pferde auf der nördlichen Linie,
587 „ „ 1 „ „ 2 „ „ „ südöstlichen Linie und
150 „ „ 10 „ „ 137 „ „ „ Wien-Neu-Szönyer Linie.

„ „ 192, 193 u. 194. Die Summen enthalten auch die Einnahmen für die vorstehend aufgeführten, mit Militair- und Extrazügen beförderten Gepäckstücke, Wagen ꝛc., Equipagen und Pferde.

Die Gesammt-Einnahmen für die mit Militair-Transporten beförderten Mannschaften, Gepäck ꝛc. betragen: bei der nördlichen Linie 102 373 Thlr., bei der südöstlichen 143 213 Thlr. und bei der Wien-Neu-Szönyer Linie 21 607 Thlr.; diejenigen für die mit Extrazügen beförderten Personen, Gepäck ꝛc. bei der nördlichen Linie 4915 Thlr., bei der südöstlichen 6679 Thlr. und bei der Wien-Neu-Szönyer Linie 1620 Thlr.

„ „ 219. Hierin sind auch die Ausrüstungskosten der Züge, Stationen, Bahnwächter, Oberbau-Arbeiter ꝛc. enthalten.

„ „ 220. Die Heizung der Wärterhäuser haben die Bahnwärter auf eigene Kosten zu bestreiten.

Nördliche Linie.

„ „ 221. Diese Summe umfaßt die für alle 3 Linien gezahlte Feuerversicherungs-Prämie.

Alle 3 Linien.

„ „ 228. Außer den Kosten des Brennmaterials sammt Aufladung sind auch die Gehalte der Führer und Heizer hierin mitenthalten.

„ „ 229. Hierin sind auch die Ausgaben für Beleuchtung der Bahn enthalten.

„ „ 238. Ebenso hier die Kosten der Beleuchtung der Stationen und Heizhäuser.

„ „ 246—250. Die hier aufgeführten Ausgaben lassen sich nach den einzelnen Linien getrennt nicht richtig nachweisen.

„ „ 250. Diese Summe enthält auch die Kosten für die Erhaltung und Erneuerung der Einrichtungsstücke, der Verwaltungs-Lokalitäten, Miethszinse, Unterstützungen, Wohlthätigkeitsspenden und verschiedene allgemeine Unkosten.

„ „ 258a. Dem Ueberschusse aller 3 Linien von 3 316 579 Thlrn., 2 910 606 Thlrn. und 413 444 Thlrn. = 6 640 629 Thlr.

treten noch hinzu die Ueberschüsse aus dem Betriebe der Maschinenfabrik, der Bergwerke und Domainen von . . . . . 448 368 „
und aus dem Zinsen-Gewinn- und Verlust-Conto . . . . . 155 828 „
Diese . . . . . 7 244 825 Thlr.,
sowie die in Kol. 259 aufgeführten . . . . . 184 651 „

Bestände früherer Jahre sind in den Kol. 260—265 als verwendet nachgewiesen.

„ „ 260b. Von dieser Summe kommen auf die Amortisation der Prioritäts-Obligationen 293 157 Thlr. und auf die Amortisation der Stamm-Actien 50 240 Thlr.

Südöstliche Linie.

„ „ 332. Durch die in Kol. 328 notirte Felsabrutschung wurde der Personenverkehr nicht unterbrochen, der Güterverkehr dagegen erlitt eine Unterbrechung von 4 Tagen.

57. Oppeln-Tarnowitzer Eisenbahn.

I. **Verwaltung.** Die Direktion der Oppeln-Tarnowitzer Eisenbahn-Gesellschaft hat ihren Sitz in Breslau; die spezielle Verwaltung der Bahn und der Hauptkasse befinden sich in Oppeln unter der Leitung eines Betriebs-Direktors, der zugleich Ober-Ingenieur ist und das Amt eines Spezial-Direktors mitverwaltet.

II. Die **Betriebsmittel** sind um vier 6rädrige Kohlenwagen à 45 Tonnen Ladefähigkeit und zwei bedeckte 6rädrige Güterwagen à 150 Ctr. Tragfähigkeit vermehrt worden. Alle 6 Wagen wurden in der eigenen Werkstatt erbaut.

III. **Verkehrs-Verbindungen.** Es finden statt: direkte Personen- und Gepäck-Beförderung mit der Oberschlesischen Eisenbahn und direkter Güter-Verkehr mit der ebengenannten und der Breslau-Posen-Glogauer Eisenbahn.

IV. **Versicherungswesen.** Sowohl die Gebäulichkeiten der Bahn, als auch die Lokomotiven, Tender und Personenwagen, sowie die Frachtgüter auf den Wagen, in den Güterschuppen und frei auf den Bahnhöfen, sind gegen Feuersgefahr

für eine angemessene Prämie nach der Höhe ihres Werths bei der Versicherungsgesellschaft „Deutscher Phönix" versichert.

V. **Neue Bahnlinien.** Im Laufe des Jahres 1863 sind in Folge der Beschlüsse der außerordentlichen General-Versammlung der Actionäre vom 20. Januar dess. J. die technischen Vorarbeiten für die Strecke Breslau-Oels-Namslau-Kreuzburg-Kolonowska ausgeführt und der Staatsregierung überreicht worden. Diese hat der Oppeln-Tarnowitzer E.-G. nicht nur die Concession für diese Linie, sondern auch für die Bahnverlängerungen im Bergrevier, deren Fortsetzung bis Emanuelssegen und von da über Paprotzau nach Mittel-Lazisk zum Anschluß an die Wilhelmsbahn, sowie von Paprotzau über Pleß bis Dziedzitz zum Anschluß an die Kaiser Ferdinands Nordbahn und deren Zweigbahn Dziedzitz-Bielitz-Biala (Anfangspunkt einer Bahn nach Ungarn durch den Paß von Saypusch) in Aussicht gestellt, sofern die Gesellschaft die erforderlichen Geldmittel nachweist.

VI. Außer der **Beamten-Pensionskasse**, worüber die Kol. 333—352 das Nähere enthalten, ist noch eine Arbeiter-Krankenkasse vorhanden, welche am Schlusse des Jahres 1863 einen Bestand von 2657 Thlrn. hatte.

VII. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

zu Kol. 20. Die Durchlässe haben 2—8 Fuß lichte Weite.

„ „ 31. Diese Schienen befinden sich nur in Nebengeleisen bei der Werkstätte, den Wagenschuppen und solchen Bahnhofs-Ladegeleisen, welche gar nicht oder nur ausnahmsweise mit Lokomotiven befahren werden.

„ „ 41. Die Erneuerung der Schwellen in diesem Umfange war durch das Vorhandensein einer nicht unerheblichen Anzahl fichtener, vom Bau der Bahn her, erforderlich. Zur Verlegung derselben war die Eisenbahn-Gesellschaft genöthigt, um die ihr bei Erwerbung von Waldterrain zugefallenen, nicht unbedeutenden Quantitäten Holz angemessen zu verwerthen.

„ „ 72. Von diesen 8 Sprech-Apparaten sind 5 in die Leitung eingeschaltet und 3 dienen zum Ersatz schadhaft gewordener. Außerdem besitzt die Gesellschaft noch 3 Stück transportable Sprech-Apparate, welche in den Zügen mitgeführt werden.

„ „ 81a. Hierin sind auch die Anlage-Kosten der Wärterbuden, Wärter-Wohnhäuser und Abtheilungszeichen enthalten.

„ „ 96. Hierunter befindet sich ein Salonwagen, welcher zu Bahnbereisungen und bei außerordentlichen Gelegenheiten benutzt wird.

„ „ 98 u. 99. In diesen Angaben sind die Plätze des Salonswagens außer Berechnung gelassen.

„ „ 221. Dies sind die gezahlten Prämien für Versicherungen der Gebäulichkeiten excl. der Werkstatt-Anlage. Für Versicherung der Lokomotiven und Wagen wurden 125 Thlr., für die der Güter 10 Thlr. und für die der Werkstatt-Anlage 49 Thlr. gezahlt.

„ „ 272b. Hiervon kommen auf Erneuerung der Lokomotiven 5023 Thlr. und auf Erneuerung der Wagen 1109 Thlr.

„ „ 277 u. 281. Bei Vergleichung der Einnahme und des Ueberschusses mit dem Vorjahre sind die in Kol. 186 u. 233a der Statistik pro 1862 mitenthaltenen 949 Thlr. Ueberträge aus dem Jahre 1861 außer Ansatz geblieben.

58a. Pfälzische Ludwigsbahn.

I. **Rechnungs-Periode.** Das Rechnungs- und Betriebsjahr umfaßt nicht die Periode des Kalenderjahres, sondern beginnt mit dem 1. Oktober. Die vorliegenden statistischen Notizen beziehen sich auf den Zeitraum vom 1 Oktober 1862 bis ult. September 1863.

II. **Organisation der Verwaltung.** Mit der Verwaltung der Pfälzischen Ludwigsbahn ist die Betriebsleitung und Verwaltung der Pfälzischen Maximiliansbahn vereinigt. Das Nähere hierüber ist in dem Jahrgang 1862 der Statistik S. 55 und den vorhergehenden Jahrgängen enthalten. Veränderungen hiergegen sind im Jahre 1863 nicht eingetreten.

III. Das **Bahngebiet** besteht aus

1) der Hauptbahn von der Preußischen Grenze bei Bexbach über Ludwigshafen bis Worms .	17,0	Meilen,
2) den Zweigbahnen a) von Schifferstadt nach Speyer	1,21	„
b) von Homburg nach Zweibrücken	1,46	„
zusammen	19,67	Meilen

à 7532 Meter (= 20,0 Meilen à 7408 Meter).

IV. **Neue Bahnlinien.** Die Bahn von Speyer nach Germersheim von 1,81 Meilen wurde im folgenden Jahre, am 14. März 1864 dem Betriebe übergeben; die Zweigbahnen von Homburg nach St. Ingbert und von Neustadt nach Dürkheim befinden sich noch im Bau.

V. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

zu Kol. 32 u. 40. Auf dem durchgehenden Hauptgeleise liegen die Schienen resp. Schwellen 15 Jahre und auf dem zweiten Geleise 7 Jahre.

58b. Pfälzische Maximiliansbahn.

I. **Rechnungsperiode.** Das Rechnungs- und Betriebsjahr beginnt, wie bei der Pfälzischen Ludwigsbahn, mit dem 1. Oktober. Die vorliegenden statistischen Notizen beziehen sich auf den Zeitraum vom 1. Oktober 1862 bis ult. September 1863.

II. Die **Verwaltung** und **Betriebsleitung** der Maximiliansbahn ist mit derjenigen der Pfälzischen Ludwigsbahn vereinigt, worüber dort unter Nr. II resp. in dem Jahrgange 1862 der Statistik S. 55 das Nähere mitgetheilt ist.

III. **Neue Bahnlinien.** Die im Jahre 1863 noch im Bau begriffene Zweigbahn von Winden nach dem Rheine bei Maximiliansau von 2,18 Meilen wurde am 14. März 1864 dem Betriebe übergeben.

IV. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

zu Kol. 242. In dieser Summe sind 4219 Thlr. Vergütigung an die Französische Ostbahn-Gesellschaft für Benutzung des Bahnhofes Weißenburg, 4169 Thlr. Vergütigung für die Mitbenutzung der Bahnstrecke von der Bayerischen Grenze bis Weißenburg und 3959 Thlr. Antheil an den Betriebskosten auf der Station Weißenburg mitenthalten.

59. Rheinische Eisenbahn.

I. Das **Bahngebiet** der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft umfaßte ult. 1863 folgende Strecken:

a) Köln-Aachen-Herbesthal	11,38	Meilen
b) Köln-Bonn-Koblenz-Bingen	20,40	"
c) Köln-Crefeld	7,05	"
zusammen	38,83	Meilen.
Hiervon ab die in allen 3 Linien berechnete Kölner Stadtbahn von $2 \times 0{,}15 =$	0,30	"
verbleiben	38,53	Meilen.
d) Crefeld-Cleve, am 5. März 1863 eröffnet	8,59	"
zusammen	47,12	Meilen.
Hierzu die in und bei Köln im Betriebe befindlichen Strecken der älteren Bahnen Köln-Bonn und Köln-Herbesthal von ihrem Nullpunkte ab bis zum Anschlusse an die neueren Bahnen mit 182 + 817 lfde. Rthn. =	0,50	"
Mithin Gesammt-Betriebslänge	47,62	Meilen,

für welche sich mit Rücksicht auf die Eröffnungszeit der Strecke Crefeld-Cleve ein mittlerer Jahresdurchschnitt von 46,14 Meilen berechnet.

Von den im Bau begriffenen Strecken wurden im folgenden Betriebs-Jahre (1864) eröffnet:

1) am 1. März Herbesthal-Eupen . . . 0,7 Meilen,
2) am 3. Juni Coblenz-Oberlahnstein mit der festen Rheinbrücke bei Koblenz . . . 1,04 "

und 3) am 6. Oktober 1864 Düren-Euskirchen . . . 4,04 "

II. **Bahnanlagen.**

1) **Geleise.** Auf der Strecke Köln-Herbesthal wurden 1736 laufende Ruthen Geleise, aus Stuhlschienen bestehend, gegen 20füßige 5 Zoll hohe Schienen des Neubau-Profils mit Laschenverbindung ausgewechselt und 992 laufende Ruthen Geleise, aus 4½ Zoll hohen Vignolschienen bestehend, durch 20füßige Neubau-Schienen ersetzt.

In Station Neuß erhielten die Neben-Geleise einen Zuwachs um 344 lfde. Rthn. Geleise und 9 Weichen.

2) **Stationsbauten.** Der Tunnel „Kammereck" wurde um 15 Rthn. auf der Oberseite verlängert.

Auf dem Ehrenfelde bei Köln (d. i. zwischen der dortigen Gas-Anstalt und der Venloer Str.) wurde eine Güterhaltestelle angelegt. Dieselbe ist 124 Rthn. lang, 17,4 Rthn. breit und umfaßt einen Flächenraum von 1552 □Rthn. Ferner wurde auf der Central-Güter-Station Köln eine Rangir-Anlage neu erbaut, welche 595 Rthn. Geleise, 6 Drehscheiben und 1 Centesimalwaage enthält. Auch wurde daselbst ein Schuppen zum Reinigen der im Betriebe befindlichen Personenwagen von ca. 350 Fuß Länge und 58 Fuß Tiefe aus Holz und ein Locomotivhaus für 10 Stände mit einer 38füßigen Drehscheibe neu erbaut. Letzteres ist 60 Fuß tief, hat eine mittlere Länge von 174 Fuß und ist aus Holz aufgeführt.

An der Central-Reparaturwerkstätte zu Nippes wurde außer anderweitigen Ergänzungen und Erweiterungen ein offener Schuppen von 46 Fuß Tiefe und 61 Fuß Länge zur Fabrikation von Weichen neu erbaut und eine Centesimalwaage von 600 Ctrn. Tragfähigkeit aufgestellt.

Zwischen Coblenz und Bingerbrück wurden 7 Bahnwärterhäuser erbaut und in Sechtem und Roisdorf Güterabfertigungs-Anlagen, bestehend in Laderampen und Güterschuppen, sowie einige Weichen und Geleise-Verbindungen hergerichtet.

III. An **Betriebsmitteln** wurden im Jahre 1863 angeschafft und dem Betriebe übergeben: 6 Personenzug-, 2 Güterzug- und 6 Tender-Maschinen, 5 vierrädrige Gepäckwagen, 60 bedeckte und 200 offene Güterwagen mit einer Ladefähigkeit von 52 000 Ctrn., wogegen 1 Maschine außer Dienst gesetzt wurde.

IV. **Neue Bahnlinien.** Die Strecken Cleve-Zevenaar und Euskirchen-Mechernich befinden sich im Bau, die Strecke Mechernich-Call, auf welcher bedeutende Schwierigkeiten zu bewältigen sind, soll erst nach Beendigung der zuletzt erwähnten Strecke, spätestens im Frühjahr 1865 in Angriff genommen werden.

Die Concession zur Erbauung der Zweigbahn Osterrath-Essen ist ertheilt, die Vorarbeiten beendigt und dem Ministerium zur Feststellung vorgelegt.

V. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

zu Kol. 2a. Außerdem gehören 6 stellvertretende Mitglieder zur Direktion.

" " 76—86. Die hier angegebenen Summen beziehen sich nur auf die bereits im Betriebe befindlichen Strecken von 47,62 Meilen (cfr. ad I dieses Berichts).

" " 89. Die Stamm-Actien sind nicht garantirt, dagegen die Zinsen von 1 250 000 Thlrn. Prioritäts-Obligationen mit 3½ Proc.

zu Kol. 121g. Hierin sind die beim Rangiren der Züge zurückgelegten Meilen mitenthalten, wobei 1 Stunde Rangirdienst gleich 2 Meilen gerechnet worden ist.

„ „ 122. Von den Lokomotiven der Rheinischen Eisenbahn sind die hier aufgeführten . 313 775 Nutzmeilen zurückgelegt worden.

Hierzu kommen die von Lokomotiven der Belgischen Staatsbahn bei Beförderung sämmtlicher Züge zwischen Ronheide und Herbesthal zurückgelegten 13 747 „

zusammen 327 522 Nutzmeilen.

Rechnet man hiervon die in Kol. 121f vor Material- und Arbeitszügen zurückgelegten . . . . . 5555 Meilen

ab, weil dieselben nur zu Zwecken des Neubaues abgelassen sind und die Kosten derselben aus dem Baufonds bestritten werden, so verbleiben . . . 321 967 Nutzmeilen, welche im Jahre 1863 auf der Rheinischen Eisenbahn zurückgelegt worden sind.

Bei allen Durchschnittsberechnungen, welche auf Verbrauch ꝛc. Bezug haben, sind 313 775 Nutzmeilen, bei allen auf Verkehrs-Verhältnisse ꝛc. bezüglichen dagegen 321 967 Nutzmeilen zu Grunde gelegt worden.

Die von Belgischen Lokomotiven zwischen Ronheide und Herbesthal zurückgelegten 13 747 Nutzmeilen sind in Kol. 122 besonders ersichtlich gemacht.

„ „ 125. Das zum Anheizen der Lokomotiven verwendete Holz besteht in s. g. Reiserwellen, welche stückweise berechnet werden. Verbraucht wurden 72 741 Stück überhaupt und pro Nutzmeile 0,23 Stück

„ „ 136a. Dies ist der Durchschnittspreis pro Reiserwelle.

„ „ 137a. Die Kosten des verbrauchten Brennmaterials vor Material- und Arbeitszügen sind hier nicht aufgenommen worden, weshalb der Durchschnittsberechnung „pro Nutzmeile" (Kol. 137b) nicht 313 775, sondern 308 320 Nutzmeilen zu Grunde gelegt sind.

„ „ 235. Dies ist die an die Belgische Staats-Eisenbahn-Verwaltung für Beförderung der Züge zwischen Ronheide und Herbesthal gezahlte Vergütigung.

„ „ 242. Die Ausgaben für Wagenmiethe und die Entschädigungen im Güterverkehre sind in Kol. 239 und 240 ihrem Betrage nach richtig angegeben. In Wirklichkeit werden diese Ausgaben aber, und zwar die ersteren aus den Einnahmen für Wagenmiethe und letztere aus den Prämien für höhere Werthversicherungen bestritten und von den betreffenden Einnahmen in Abzug gebracht.

Zur Erzielung einer richtigen Summe der Ausgaben für die Transport-Verwaltung ist deshalb hier nur die Differenz von 51 241 Thlrn. angesetzt. Effectiv würden die sonstigen Ausgaben aber 51 241 + 21 383 + 2099 = 74 723 Thlr. betragen.

In dieser Summe sind hauptsächlich enthalten: die Kosten für Unterhaltung und Bedienung der Wasserhebe-Maschinen, Unterhaltung der Lokomotiv- und Wagenschuppen, Unterhaltung und Erneuerung der Arbeitsmaschinen, Werkzeuge, Geräthe ꝛc. in den Werkstätten und die Löhne an die Arbeiter.

„ „ 250. Hierin sind 3165 Thlr. Kosten des Geldverkehrs mit den Bankhäusern enthalten.

„ „ 323. Die bei den Schienen leichten Profils vorgekommenen Schienenbrüche sind nicht notirt.

60. Bahnen der Oesterreichischen Südbahn-Gesellschaft.

I. Das **Bahngebiet** der Oesterreichischen Südbahn-Gesellschaft umfaßte ult. 1863 folgende Linien:

A. 1) die Südbahn Wien-Triest . . . . . 76,58 Meilen

mit den Zweigbahnen: Mödling-Laxenburg . . . . . 0,61 „

und Wr. Neustadt-Oedenburg . . . . . 4,24 „

81,43 Meilen.

2) deren Flügelbahnen:

a) Steinbrück-Sisseck . . . . . 16,77 „

b) Marburg-Klagenfurt 16,77 M., welche am 1. Juni 1863 dem Betriebe übergeben wurde, im Jahre 1863 aber noch für Rechnung des Baufonds betrieben ist. Dieselbe ist deshalb in die vorliegenden statistischen Tabellen nicht aufgenommen.

3) die Ungarischen Flügelbahnen:

a) Pragerhof-Kanizsa-Osen . . . . . 43,91 „

b) Stuhlweissenburg-Neu-Szöny . . . . . 10,97 „

zusammen 153,08 Meilen.

B. Die Nordtiroler Bahn von der Bayerischen Grenze bei Kufstein bis Innsbruck . 10,04 M.,

wovon die Strecke von der Grenze bis Kufstein . . . . . 0,29 „

an die Bayerische Staats-Eisenbahn-Verwaltung verpachtet ist, mithin im eigenen Betriebe . . . . . 9,75 „

C. 1) Die Südtiroler Bahn Verona-Botzen . . . . . 19,90 M.

2) Die Venetianische Bahn von Nabresina über Padua und Verona nach Peschiera resp. der Landesgrenze . . . . . 44,52 M.,

wovon die Strecke von Peschiera bis zur Grenze . . . . . 1,06 „

sich im Betriebe der Lombardischen Verwaltung befindet; es verbleiben mithin . . . . . 43,46 „

im eigenen Betriebe. zu übertragen 63,66 M. 162,83 Meilen.

übertragen	63,66 M.	162,32 Meilen
3) die Zweigbahnen a) Mestre-Venedig	1,11 „	
b) Verona-Mantua	4,77 „	
zusammen	69,54 „	
Gesammtlänge aller Bahnlinien		232,37 Meilen.

Im Bau befanden sich ult. 1863 folgende Strecken:

a) Klagenfurth-Villach (5 M.), welche am 30. Mai 1864 dem Betriebe übergeben wurde; b) Agram-Carlstadt (6 M.), c) Oedenburg-Kanizsa (22 M.), d) Botzen-Innsbruck (16,5 M.), e) Mantua-Borgoforte (2,4 M.), f) Padua-Rovigo (5,9 M.).

a. Südbahn.

I. Bahn-Anlagen.

1) **Bahnkörper.** Die Dammanschüttungen an Stelle der schadhaft gewesenen 3 großen Viadukte bei Pößnitz und Plankenstein wurden im Jahre 1863 vollständig beendet.

2) **Brücken.** Bei 231 Brücken und Durchlässen, worunter 9 große Brücken mit bedeutenden Spannweiten, über die Mur, Mürz, Sam und Laibach sind die in den Vorjahren begonnenen Rekonstruktions-Arbeiten im Jahre 1863 beendet, die alten Holzkonstruktionen sind durch Eisenkonstruktionen ersetzt.

3) **Oberbau.** Mit der Verbesserung und Erneuerung des Oberbaues wurde auch im Jahre 1863 fortgefahren und auf einer Strecke von mehreren Meilen das zweite Geleise gelegt.

4) **Stations-Anlagen.** Am Bahnhofe in Wien wurde im Jahre 1863 ein neues Materialien-Magazin erbaut und die Umgestaltungen und theilweisen Erweiterungen der Stationen Baden, Böslau, Gloggnitz, Mürzzuschlag, Steinbrück und Nabresina vollendet. Am Triester Bahnhofe wurde ein Getreide-Magazin und in Marburg 12 Arbeiterhäuser erbaut.

II. Erläuterungen zu den Tabellen:

zu Kol. 71. Auf einer Strecke von 5 Meilen befindet sich eine Telegraphen-Leitung, auf 138 Meilen 2 Leitungen und auf 25 Meilen 3 Leitungen.

„ „ 76. Diese 100 000 000 Thlr. sind das für das ganze Unternehmen der Gesellschaft (einschließlich der in der Lombardei und in Central-Italien belegenen Linien) concessionirte Anlage-Kapital in Stamm-Actien; der durch Anleihen aufzubringende Theil desselben ist concessionsmäßig nicht beschränkt.

„ „ 77—87. Das verwendete Anlage-Kapital kann nicht angegeben werden, weil die Gesellschaft fertige Linien übernommen hat, über deren Baukosten ihr die erforderlichen Notizen fehlen. Das von der Gesellschaft verwendete Kapital zum Ausbau der sämmtlichen vom Staate übernommenen Linien, einschließlich der Lombardischen von 58,5 M. und der Central-Italienischen von 35,3 Meilen, der Kaufpreis für die Lombardisch-Venetianischen Linien, sowie die bereits geleisteten Ratenzahlungen auf den Kaufpreis der Südbahn betrugen ult. 1863 . . . 194 805 047 Thlr. gegen 174 318 447 Thlr. im Vorjahre.

„ „ 88c. Diese Summe repräsentirt den Geldbetrag der bis ult. 1863 ausgegebenen Prioritäts-Obligationen.

„ „ 89. Nicht nur die Stamm-Actien, sondern das ganze verwendete Anlage-Kapital der einzelnen Gruppen des Bahnnetzes ist vom Staate mit 5,2 Proc. garantirt.

„ „ 140. Hierin sind auch die von den als Postwagen benutzten Gepäckwagen zurückgelegten Achsmeilen enthalten.

„ „ 142. Die Leistungen der als Postwagen benutzten Gepäckwagen sind hierbei berücksichtigt worden.

„ „ 246—251. Die hier aufgeführten Summen enthalten die Ausgaben der Betriebs-Direktion und der administrativen Centralleitung.

„ „ 258a. Dem Betriebs-Ueberschusse aller 3 Bahnlinien von 6 850 392 + 109 905 + 1 643 130 Thlrn. = 8 603 427 Thlrn.

treten noch hinzu die Betriebs-Ueberschüsse der nicht zum Vereine gehörigen Linien

in der Lombardei und in Central-Italien von	1 388 094 „
an Zinsen und nachträglichen Einnahmen aus früheren Jahren	366 320 „
und „an Zinsen zu Lasten des Bau-Kapitals“	2 388 611 „
so daß der Ueberschuß pro 1863	12 746 452 Thlr.
beträgt. Diese, sowie die in Kol. 259 aufgeführte Extra-Reserve von	2 677 534 „
überhaupt	15 423 986 „

sind in den Kol. 260—265 als verwendet nachgewiesen.

„ „ 258c. Mit Bezug auf die Bemerkung zu Kol. 77—87 kann die Verzinsung des Anlage-Kapitals nicht angegeben werden.

„ „ 314a. Die in den früheren Jahren an den Wagen vorgekommenen Achsbrüche sind nur summarisch bekannt und deshalb hier aufgenommen worden.

„ „ 323a. Die in den früheren Jahren stattgefundenen Schienenbrüche sind dagegen nicht bekannt.

b. Nordtiroler Eisenbahn.

Erläuterungen zu den Tabellen:

zu Kol. 23a. Hiervon sind 1380 Rthn. wirkliche Einschnitte und 2317 Rthn. Verglehnen.

zu Kol. 96d. Hierunter befinden sich 1 Hof- und 1 Salonwagen, welche bei Angabe der Sitzplätze (Kol. 98) unberücksichtigt geblieben sind.

c. Venetianische und Südtiroler Eisenbahn.

Erläuterungen zu den Tabellen:

zu Kol. 246—251. Diese Summen enthalten die Ausgaben der Direktion und der administrativen Centralleitung.

61. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

Erläuterungen zu den Tabellen:

zu Kol. 88b. Dies ist der Antheil an dem Eisenbahn-Lotterie-Anlehen der K. K. priv. Oesterreichischen Kredit-Anstalt für Handel und Gewerbe, wofür die Eisenbahn-Gesellschaft ein Papier nicht emittirte, da für diese Summe Loose der Kredit-Anstalt bestehen.

„ „ 89. Es sind vom Staate mit 5,2 Proc. garantirt 10 500 000 Thlr. Stamm-Actien und 2 100 000 Thlr. Lotterie-Anlehen, zusammen 12 600 000 Thlr.

„ „ 169 u. 172. Hierin ist auch das Gewicht der beförderten Thiere (vergl. Kol. 177a u. b) enthalten, und zwar

a) 6581 Ctr. im Binnenverkehre befördert,
b) 8853 „ im direkten Verkehre abgesandt und
c) 24 122 „ im direkten Verkehre angekommen,

zusammen 39 556 Ctr., wie in Kol. 177 angegeben.

„ „ 261. Diese Summe repräsentirt die Erwerb-, Einkommen-, Grund-, Hausklassen- und Hauszinssteuer, sowie Gemeinde-Umlagen.

„ „ 262. Von dem Ueberschusse verblieben zur Verzinsung der Stamm-Actien nur 61 343 Thlr. (ca. 0,585 Proc.), in Folge dessen der Staat 388 657 Thlr. auf Grund der von ihm übernommenen Zins-Garantie zugeschossen hat.

„ „ 277b, 279b u. 281b. Werden von der Gesammt-Einnahme des Jahres 1862 von . 720 709 Thlrn.
die „restituirten Gebühren und gegebenen Bonifikationen" von . . . . . 22 394 „
(siehe Kol. 216 der Stat. pro 1862) in Abzug gebracht, so verbleiben . . . 698 315 Thlr.;
Die Einnahmen des Jahres 1863 betragen nach Vorwegnahme der Bonifikationen ꝛc. 689 900 „
mithin pro 1863 weniger . . 8415 Thlr.

Ebenso reduciren sich die Ausgaben des Jahres 1862 um die vorerwähnten 22 394 Thlr. und betragen demnach nur . . . . . 449 146 Thlr.,
wogegen sich diejenigen des Jahres 1863 um die in Kol. 261 aufgeführten
Steuern, also um 36 285 Thlr. erhöhen, nämlich auf . . . . . 445 671 „
Die Ausgaben betragen im Jahre 1863 also weniger 3475 Thlr.
Der Ueberschuß pro 1862 betrug . . . . . 249 169 Thlr.
derjenige pro 1863 . . . 280 514 — 36 285 Thlr. = ... 244 229 „
im Jahre 1863 also weniger 4940 Thlr.

62. Taunus-Eisenbahn.

I. Das **Bahngebiet** der Taunus-Eisenbahn hat sich im Jahre 1863 insofern gegen die Vorjahre verändert, als von dem Verwaltungsrathe der Gesellschaft unterm 4. August 1863 die Höchst-Sodener Zweigbahn käuflich erworben wurde. Der Betrieb der Gesellschaft erstreckt sich seitdem auf

a) die Hauptbahn Frankfurt a. M.-Castel(Mainz)-Wiesbaden . . . . . 5,57 Meilen
mit der Abzweigung Castel-Biebrich . . . . . 0,27 „
b) die Zweigbahn Höchst-Soden . . . . . 0,88 „
zusammen 6,72 Meilen.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

zu Kol. 2e. Die Mitglieder des Verwaltungsraths beziehen keinen Gehalt, sondern nur bei Geschäften außerhalb ihres Wohnortes Diäten.

„ „ 16. Auf der Biebricher Zweigbahn hat der Bahndamm eine Kronenbreite von 12,77 Fuß, auf der Höchst-Sodener Zweigbahn 14,24 Fuß und auf der Hauptbahn-Frankfurt a. M.-Wiesbaden 23,32 Fuß.

„ „ 33. Mit Rücksicht darauf, daß in einigen Geleisen noch Schienen aus dem Jahre 1839 liegen, in anderen dagegen solche, welche nach der wiederholt erfolgten Auswechselung erst im Jahre 1863 gelegt worden sind, kann der Procentsatz, bis zu welchem Theile die Erneuerung bis jetzt stattgefunden hat, mit Bestimmtheit nicht angegeben werden.

„ „ 41. Ebenso hier, wobei noch bemerkt wird, daß die Schwellen des ersten Geleises bereits sämmtlich erneuert sind und die zweite Erneuerung derselben bereits im Gange ist.

zu Kol. 85. Von dieser Summe kommen

a) auf Ingenieurkosten, Gratifikation an den Erbauer der Bahn ꝛc. . . . . 77 247 Thlr.
b) auf Büreau- und Verwaltungskosten . . . . . 24 813 „
c) auf Unkosten des Geldverkehrs . . . . . 8469 „

zusammen 110 529 Thlr.

„ „ 86. Einschließlich der Kaufsumme für die Höchst-Sodener Zweigbahn und der bis ult. 1863 theilweise aus den Betriebs-Ueberschüssen entnommenen Summen beträgt das verwendete Anlage-Kapital 3 035 514 Thlr.

In den früheren Jahrgängen der Statistik waren an dieser Stelle nur diejenigen Summen aufgeführt, mit welchen das Bahnbau-Konto (excl. der aus den Betriebs-Ueberschüssen entnommenen Beträge) am Jahresschlusse abgeschlossen hatte.

„ „ 88c. Prioritäts-Obligationen sind nicht ausgegeben worden, dagegen bestehen folgende Anleihen:

1) eine zu 3½ Proc. verzinsliche von . . . . . 285 714 Thlrn. (500 000 Fl. Rh.)
2) „ „ 4 „ „ „ . . . . . 342 857 „ (600 000 „ „)

zusammen 628 571 Thlr. (1 100 000 Fl. Rh.)

Von diesen Anleihen waren bis ult. 1863 durch Rückzahlung getilgt:

a) von der Anleihe à 285 714 Thlrn. . . . . 75 429 Thlr.
b) „ „ „ à 342 857 „ . . . . . 3429 „

Die bis ult. 1862 bestandene dritte Anleihe von 114 286 Thlrn. (200 000 Fl.) ist durch die ad 2 aufgeführte von 342 857 Thlrn. getilgt worden. Letztere ist auf die Höhe von 685 714 Thlr. (1 200 000 Fl.) festgesetzt, es waren aber bis ult. 1863 nur 342 857 Thlr. begeben.

„ „ 117. Die vorhandenen Arbeitswagen sind alte Wagen ohne Inventarwerth.

„ „ 119. Die in Kol. 107 aufgeführten Transportmittel sind aus zweiter Hand angekauft und ist deshalb die Angabe ihres Kostenbetrages ohne Werth.

„ „ 123b u. c. Es wurden im Jahre 1863 . . 5055 Personen- und gemischte Züge und 736 Güterzüge abgelassen, wobei

„ „ 124. die durchschnittliche Anzahl der Wagen-Achsen 26,7 Achsen betrug.

„ „ 129b. Hierin ist auch der ganz unbedeutende Verbrauch an Coaks mitenthalten.

„ „ 160. Kinder unter 10 Jahren und Militairs in Uniform werden in allen Wagenklassen zum halben Fahrpreise befördert; es ist deshalb die Anzahl der zu ermäßigten Fahrpreisen beförderten Personen in den verschiedenen Klassen (Kol. 156—158) enthalten.

„ „ 170. Hierin sind auch andere in dieselbe Kathegorie gehörende Güter enthalten.

„ „ 192c. Dies sind die Einnahmen für die mit Extrazügen beförderten Personen.

„ „ 210. Hierin sind 4039 Thlr. Einnahmen der Trajekt-Anstalt zwischen Castel und Mainz enthalten.

„ „ 220. Ebenso hier die Kosten der Beleuchtung der Bahn.

„ „ 228. In dieser Summe sind enthalten: 3224 Thlr. Kosten für die Unterhaltung der zum Betriebe der Biebricher Zweigbahn verwendeten Pferde, Geschirre u. s. w., sowie 14 633 Thlr. Kosten der Trajekt-Anstalt zwischen Castel und Mainz.

„ „ 261. Die im Herzogthum Nassau zu entrichtende Gewerbesteuer pro 1863 betrug 11 636 Thlr.; dieselbe ist durch die im Vorjahre hierzu reservirte Summe gedeckt worden.

„ „ 265c. Der Amortisationsfonds, welcher ult. 1863 mit einem Bestande von 28 503 Thlrn. abschloß, hat den Zweck: bei dem Erlöschen der Konzession einen Ersatz für etwaigen Minderwerth der Bahn bei Uebergang derselben auf den Staat nach und nach zu schaffen.

63. Theiß-Eisenbahn.

I. Das **Bahngebiet** der Theiß-Eisenbahn ist gegen das Vorjahr unverändert geblieben. Dasselbe umfaßt

1) die Hauptbahn von Czegled über Szolnok, Debreczin und Miskolcz nach Kaschau . . . . 49,33 Meilen
2) die Flügelbahnen a) von dem Abzweigungspunkte bei Szolnok nach Arad . . . . . 18,93 „
b) von Püspök-Ladany nach Großwardein . . . . . 9,05 „

zusammen 77,31 Meilen.

Die seit dem Jahre 1847 im Betriebe befindliche Strecke Czegled-Szolnok (3,40 Meilen) wurde von der Oesterreichischen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft, zu deren südöstlichen Linie sie gehörte, für den Preis von 941 594 Thlrn. käuflich erworben und ging am 23. November 1857 in den eigenthümlichen Besitz und die Verwaltung der Theiß-Eisenbahn-Gesellschaft über.

II. Außer der **Beamten-Pensionskasse**, worüber das Nähere in Kol. 333—352 der Tabellen enthalten ist, besteht noch eine Krankenkasse für die Bediensteten der Gesellschaft, welche ult. 1863 mit einem Bestande von 13 421 Thlrn. abschloß.

65. Werra-Eisenbahn.

I. **Organisation der Verwaltung.** Die Werra-Eisenbahn Gesellschaft hat ihr Domizil in Meiningen und wird durch einen aus 12 Mitgliedern bestehenden Verwaltungsrath vertreten. Den Betrieb der Bahn hat jedoch die Direktion der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft in Folge eines zunächst bis zum Schlusse des Jahres 1870 laufenden Vertrages zu leiten.

II. Das **Bahngebiet** der Werra-Eisenbahn besteht aus der Hauptbahn von Eisenach über Meiningen bis Coburg

	17,28	Meilen
und der Zweigbahn von Coburg nach Sonneberg	2,64	„
zusammen	19,92	Meilen.

Außerdem hat die Gesellschaft die auf Rechnung der Königl. Bayerischen Regierung gebaute Strecke Coburg-Lichtenfels von . . . . . 2,72 „

pachtweise übernommen. Die Verwaltung erstreckt sich daher auf ein Bahngebiet von . . . . 22,64 Meilen.

III. **Bahn-Anlagen.** Es wurden im Jahre 1863 die Güterschuppen der Stationen Wernshausen und Eisfeld vergrößert und der Bau einer Reparatur-Werkstätte auf dem Bahnhofe Meiningen in Angriff genommen.

IV. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

zu Kol. 41. Der Procentsatz, bis zu welchem Theile die Schwellen bis jetzt erneuert sind, beträgt bei den kiefernen Schwellen 10,66 und bei den eichenen 1,33 Proc.

„ „ 75. Als optische Telegraphen dienen Korbscheiben und Laternen.

„ „ 89. Nicht nur die Stamm-Actien, sondern ein Anlage-Kapital von 8 000 000 Thlrn. sind mit 4 Proc. garantirt. Diese Garantie ist aber auf 10 Jahre (von 1859 ab) beschränkt.

„ „ 146. Hierin sind die Leistungen der Postwagen zwar mitenthalten, dieselben sind jedoch nicht Eigenthum der Bahn, sondern der Postverwaltung.

„ „ 164b. Im Lokalverkehr wird Freigewicht nicht gewährt; das angegebene Quantum bezieht sich lediglich auf den direkten Verkehr mit anderen Bahnen.

„ „ 167. Eine Notirung des Gewichts der Postgüter findet nicht mehr statt, weil die Postverwaltung für deren Beförderung eine Aversionalsumme zahlt.

„ „ 234. Hierin sind auch die Kosten der An- und Abfuhr der Güter mitenthalten.

„ „ 238. Diese Summe enthält auch die Kosten der Beleuchtung der Betriebslokale.

„ „ 260—265. Der Betriebs-Ueberschuß reichte zur Verzinsung des von den betheiligten Staats-Regierungen garantirten Anlage-Kapitals (cfr. Erläuterung zu Kol. 89) nicht aus, vielmehr mußten dieselben noch 128 063 Thlr. zuschießen, so daß in Kol. 260—265 die Summe von 340 968 Thlrn. als verwendet nachgewiesen ist.

Deutsche

Eisenbahn-Statistik

für das

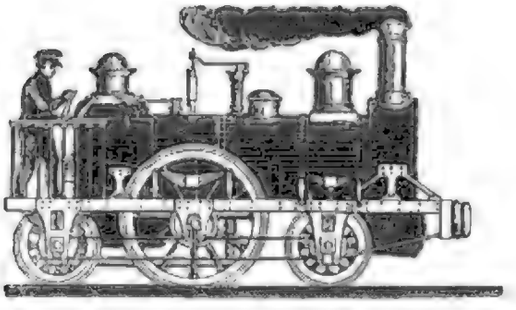
Betriebs-Jahr 1864.

Herausgegeben

von der geschäftsführenden Direktion

des

Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.



XV. Jahrgang.

Berlin, 1866.

Gedruckt in der Nauck'schen Buchdruckerei.

Inhalt.

Einleitung, enthaltend allgemeine Nachrichten über sämmtliche Eisenbahnen, sowie solche, welche zum Verständniß der Tabellen dienen.

		Seite
Abschnitt A.	Verwaltungs-Organe, Richtung, Länge und Betriebs-Eröffnung der Eisenbahnen	5
Abschnitt B.	**Bahnbeschreibung und Anlage-Kapital.**	
I.	Allgemeine Beschreibung der Bahn.	
	A. Bahnkörper (bauliche Beschaffenheit desselben, Kunstbauten ꝛc.)	—
	B. Oberbau (Konstruktion desselben)	—
	C. Neigungs-Verhältnisse, gerade Strecken und Curven	—
	D. Telegraphen	—
II.	Anlage-Kapital	20
Abschnitt C.	**Transportmittel.**	
I.	Bestand derselben (nebst Angabe der Fabriken, aus denen die Lokomotiven bezogen sind).	28
II.	Anschaffungskosten der Transportmittel	40
Abschnitt D.	**Betriebs-Resultate.**	
I.	Leistungen der Transportmittel.	
	A. Lokomotiven (Nutzmeilen, Brennstoffe ꝛc.)	46
	B. Wagen (Achsmeilen, Wagenmiethe ꝛc.)	58
II.	Personen- und Güterverkehr.	
	A. Anzahl der beförderten Personen, Güter u. s. w.	66
	B. Durchschnitts-Verkehr und Ertrag	76
III.	Finanz-Ergebnisse.	
	A. Einnahmen (aus dem Personen- und Güterverkehre, sowie sonstigen Quellen)	82
	B. Ausgaben (für die Bahn-, Transport- und allgemeine Verwaltung)	87
	C. Ueberschuß und Verwendung desselben zu: Eisenbahnsteuer, Zinsen, Dividenden, Einlagen in den Reserve-, Erneuerungsfonds ꝛc.	98
	D. Reservefonds	102
	E. Erneuerungsfonds	102
IV.	Vergleichung des Verkehrs und Ertrages mit dem Vorjahre	104
Abschnitt E.	**Außergewöhnliche Ereignisse beim Eisenbahn-Betriebe.**	
I.	Unfälle	
	A. bei fahrenden Zügen	110
	B. auf den Bahnhöfen ꝛc.	116
II.	Achsbrüche	120
III.	Schienenbrüche	124
IV.	Verkehrsstörungen	124
Abschnitt F.	**Uebersicht der angestellten Beamten und beschäftigt gewesenen Arbeiter.**	
I.	Bei der Bahnverwaltung (Beaufsichtigung und Unterhaltung der Bahn).	
	A. Oberleitung	128
	B. Spezielle Beaufsichtigung	130
	C. Stations-Verwaltung	131
	D. Telegraphie	135
	E. Verwaltung der Bahnunterhaltungs- und Betriebsmaterialien-Magazine	135
	F. Werkverrichtungen gegen Tagelohn	138
II.	Bei der Transport-Verwaltung.	
	A. Oberleitung und Beaufsichtigung des Betriebs	138
	B. Executiver Betriebsdienst	139
	C. Maschinen- und Wagenverwaltung	146
	D. Werkverrichtungen gegen Tagelohn	150
III.	Bei der allgemeinen Verwaltung.	
	A. Haupt- (oder Central-) Büreau	150
	B. Kontrol-Büreau (Revision u. Feststellung der Rechnungsbeläge u. Betr.-Einnahmen)	151
	C. Haupt- (oder Central-) Kasse	154
	D. Verwaltung der Depots (excl. der Bahnunterhaltungs- und Betriebsmaterialien)	155
	E. Außerdem sind noch angestellt: Beamte, die unter A—D nicht zu klassificiren sind	155
IV.	Bei sonstigen Verwaltungszweigen, als Coaksbrennereien u. s. w.	
	A. Angestellte	158
	B. Werkverrichtungen gegen Tagelohn	158
Abschnitt G.	**Stand der Beamten-Pensions- und Unterstützungs-Kasse**	161

Statistische Berichte, enthaltend weitere Nachrichten über die Verhältnisse und Einrichtungen der einzelnen Deutschen Eisenbahnen und Erläuterungen zu den Tabellen

Erläuterungen zu den Tabellen 167

Einleitung.

I. Die Maaße, Gewichte und Münzwährungen, welche den vorliegenden statistischen Notizen zum Grunde liegen, sind folgende:

a) 1 Fuß = 139,$_{13}$ Pariser Linien = 0,$_{96618}$ Pariser Fuß = 0,$_{313853}$ Meter = 31,$_{385354}$ Centimeter,

b) 1 Ruthe = 12 Preuß. Fuß = 3,$_{7662425}$ Meter (1 Meter = 3,$_{1862}$ Preuß. Fuß),

c) 1 Meile = 2000 Preuß. Ruthen = 7532 Meter = 7,$_{532}$ Kilometer,
(1 Kilometer = 1000 Meter, 1 Meter = 100 Centimeter = 1000 Millimeter),

d) 1 Kubikfuß = 0,$_{030916}$ Kubikmeter,

e) 1 Klafter = 108 Kubikfuß = 3,$_{338928}$ Kubikmeter,

f) 1 Zoll-Centner = 100 Pfund = 50 Kilogramm,
(1 Wiener Centner = 1,$_{1200}$ Zoll-Centner = 56 Kilogramm),

g) 1 Thaler = 30 Sgr. = 360 Pfge. = 1 Fl. 50 Kr. Oesterr. Währ. = 1 Fl. 45 Kr. Rhein.

II. Das Rechnungs- und Betriebsjahr ist bei den meisten Eisenbahnen mit dem Kalenderjahre identisch. Da, wo dies nicht der Fall, ist in den statistischen Berichten der resp. Bahnen die betreffende Rechnungs-Periode angegeben.

III. Die Nachrichten über die allgemeine Beschreibung der Bahnen, d. h. ihrer baulichen Einrichtungen und Konstruktions-Verhältnisse (Abschnitt B. Abth. I), welche der Jahrgang 1863 enthält, werden der geringen Veränderungen wegen nicht jährlich wiederholt und sind daher in den vorliegenden Jahrgang nicht aufgenommen worden.

Dagegen enthält derselbe die statistischen Notizen über das Beamten-Personal (Abschnitt F.), welche der geringen Veränderungen wegen ebenfalls periodisch mitgetheilt werden und zuletzt im Jahrgange 1859 enthalten waren.

Beamte, die mehrere Funktionen bekleiden, sind nur einmal, und zwar bei ihrer Hauptfunktion, aufgeführt; bei den übrigen Rubriken ist dagegen auf jene Stelle zurückgewiesen.

IV. Solche Nachrichten, welche sich in tabellarischer Form nicht darstellen lassen, deren Kenntniß aber bei der Beurtheilung einer Bahn von wesentlichem Interesse ist, sind in besonderen statistischen Berichten mitgetheilt, welche den Tabellen angehängt sind.

V. Außer den in den Tabellen aufgeführten Bahnen gehörten dem Vereine im Jahre 1864 noch an:

a) Die Großherzogl. Friedrich-Franz-Eisenbahn. Dieselbe führt von Güstrow über Malchin und Stavenhagen nach Neubrandenburg, ist Eigenthum des Großherzogs von Mecklenburg, 11,$_{6}$ Meilen lang und am 15. November 1864 in ihrer ganzen Ausdehnung dem Betriebe übergeben worden.

Das Rechnungs- und Betriebsjahr dieser Bahn umfaßt die Periode vom 1. Juli bis ult. Juni.

b) Die Kirchheimer Eisenbahn. Dieselbe führt von Kirchheim u. T. nach Unterboihingen (Station der Württembergischen Staats-E.), ist 0,$_{9}$ Meilen lang und am 21. September 1864 eröffnet worden.

Beide Bahnen waren, wie angegeben, im Jahre 1864 nur kurze Zeit im Betriebe. Aus diesem Grunde haben die Verwaltungen derselben statistische Notizen für das Jahr 1864 nicht einsenden können, für die folgenden Jahrgänge der Statistik aber deren Mittheilung zugesagt.

VI. Wo in den Tabellen Rubriken unausgefüllt geblieben, sind Seitens der betreffenden Verwaltungen keine Angaben gemacht worden resp. nicht zu machen gewesen. Wo in den Tabellen durch die Bemerkung „in Kol. . . .“ auf eine andere Stelle verwiesen wird, bedeutet dies, daß die hier fehlende Angabe in der allegirten Kolonne mitenthalten ist und eine Trennung (z. B. Reparaturkosten der Personenwagen von denen der Lastwagen) nach den einzelnen Rubriken nicht hat stattfinden können.

VII. Das Zeichen * neben den Zahlen in den Tabellen bedeutet, daß die bezüglichen Angaben in den statistischen Berichten (siehe ad IV) erläutert worden sind.

Abſchnitt A.

Verwaltungs-Organe, Richtung, Länge und Betriebs-Eröffnung der Eiſenbahnen.

	I		2			
			Mitglieder der Verwaltung.			
	Firma und Sitz der dirigirenden Verwaltung.		a. unbesoldete.	b. besoldete.	c. Gehalt.	d. Tantième.
I. Staatsbahnen.						
1	Badische	Direktion der Großherzog. Badischen Verk.-Anstalten	Carlsruhe	—	10*	—	—
2	Bayerische (u. gepcht. Zwgb.)	Gen.-Direkt. der Königl. Bayerischen Verk.-Anst.	München	—	11*	—	—
3	Braunschweigische	Herzogl. Eisenbahn- und Post-Direktion	Braunschweig	2	5	1100—3000	—
4	Hannoversche	Königl. General-Direkt. der Eisenb. u. Telegraphen	Hannover	—	9	1200—2300	—
5	Main-Neckar	Direktion der Main-Neckar-Eisenbahn	Darmstadt	—	3	1486—1657	—
6	Main-Weser	Central-Direktion der Main-Weser-Bahn	Kassel	—	4	1000—1500	—
7	Nassauische	Herzogl. Eisenbahn-Direktion	Wiesbaden	—	2	1829	—
8	Preuß. Niederschles.-Märk.	Königl. Direktion der Niederschles.-Märkischen E.	Berlin	—	3*	1100—2400	—
9	„ Ostbahn	Königl. Direktion der Ostbahn	Bromberg	—	5	800—2000	—
10	„ Saarbrücker (u. Trier)	Königl. Eisenbahn-Direktion	Saarbrücken	—	4*	600—2000	—
11	„ Westfälische	Königl. Direktion der Westfälischen Eisenbahn	Münster	—	3	1200—1800	—
12	Sächsische östliche	Königl. Staats-Eisenbahn-Direktion	Dresden	—	3	1800—2950	—
13	Sächsische westliche	Königl. Staats-Eisenbahn-Direktion	Leipzig	1*	3	1900—2650	—
14	Württembergische	Königl. Württembergische Eisenbahn-Direktion	Stuttgart	1*	6	686—1429	—
	II. Privatbahnen						
	a) unter Staatsverwaltg.						
15	Aach.-Düss. Ruhrorter (a. Aach.-Düssel. b. Ruhrort-Crf.)	Königl. Direktion d. Aachen Düsseld.-Ruhrorter E.	Aachen	—	3*	1200—1400	—
16	Bergisch-Märkische	Königl. Eisenbahn-Direktion	Elberfeld	—	6	600—1900	—
17	a. Löbau-Zittauer	Königl. Staats-Eisenbahn-Direktion	Dresden	—	—*	—*	—
	b Zittau-Reichenberger			—	—*	—*	—
18	a. Oberschlesische	Königl. Direktion der Oberschlesischen Eisenbahn	Breslau	—	5	1000—2000	—
	b. Breslau-Posen-Glogauer						
19	Stargard-Posener						
20	Rhein-Nahe-E.	Königl. Eisenbahn-Direktion	Saarbrücken	—	4	600—2000	—
21	Wilhelms-Bahn	Königl. Direktion der Wilhelms-Bahn	Ratibor	—	2	1400—1600	—
	b) in Privatverwaltung.						
22	Aachen-Mastrichter	Direktion der Aachen-Mastrichter E.-G.	Aachen Mastricht	5 5	— —	—*	—
23	Alberts-Bahn	Direktorium der Alberts-Bahn	Dresden	—	4	180—600	720—1440
24	Altona-Kieler	Direktion der Altona-Kieler E.-G.	Altona	—	5	525—2800	—
25	Aussig-Teplitzer	Verwaltungsrath d. K. K. priv. Aussig-Teplitzer E.-G.	Teplitz	12	—	—	—
26	Bayerische Ostbahnen	Verwaltungsrath d. K. priv. Bayerischen Ostbahnen	München	18	2	2857—6875	—
27	Berlin-Anhaltische	Direktion der Berlin-Anhaltischen E.-G.	Berlin	6	2	300—1500	1886—3772
28	a. Berlin-Hamburger	Direktion der Berlin-Hamburger E.-G.	Berlin	—	3	2000—5000	—
	b Hamburg-Bergedorfer	Direktion der Hamburg-Bergedorfer E.-G.	Hamburg	5	—	—	—
29	Berlin-Potsdam-Magdebgr.	Direktorium der Berlin-Potsdam-Magdebrg. E.-G.	Potsdam	2	5	800—4000	—
30	Berlin-Stettiner (a. Stammbahn. b. Hinterpommer. c. Vorpommersche)	Direktorium der Berlin-Stettiner E.-G.	Stettin	—	9	500—4000	—
31	Böhmische Westbahn	Verwaltungsrath der K. K. priv. Böhm. Westbahn	Wien	11	—	—	10.000
32	Breslau-Schweidnitz-Freib	Direktorium der Breslau-Schweidnitz-Freib. E.-G.	Breslau	8*	—	—	—

	II. Privatbahnen. (Forts.)	1 Firma und Sitz der dirigirenden Verwaltung.		2 Mitglieder der Verwaltung. a. unbesoldete.	b. besoldete.	c. Gehalt. Thlr.	d. Tantième. Thlr.
33	Brünn-Rossitzer	Direktion der K. K. a. priv. Brünn-Rossitzer E.	Brünn	6	—	—	—
34	Buschtêhrader a. Kralup-Kladno	Direktion der K. K. a. priv. Buschtêhrader E.	Prag	8	—	—	je 1732
	Buschtêhrader b. Prag-Wejhybka						
	Buschtêhrader c. Pferde-Bahn						
35	Frankfurt-Hanauer	Verwaltungsrath der Frankfurt-Hanauer E.-G.	Frankfurt a. M.	5	—	—	—
36	Galizische Carl-Ludwig-B.	Verwaltgsr. der K. K. priv. Galiz. Carl-Ludwig-B.	Wien	20	—	—	33 334
37	Glückstadt-Elmshorner	Direktion der Glückstadt-Elmshorner E.-G.	Glückstadt	2	1	900	610
38	Graz-Köflacher	Verwaltgsr. d. K. K. priv. Graz-Köfl. E.- u. Bergb.-G.	Wien	7	—	—	4337
39	Hessische Ludwigs-E.	Verwaltungsrath der Hessischen Ludwigs-E.-G.	Mainz	7	—	—	9557
40	Homburger	Verwaltungsrath der Homburger E.-G.	Homburg	7	—	—	—*
41	Kaiser Ferdinands Nordb.	Direktion der a. p. Kaiser Ferdinands Nordbahn	Wien	10	—	—	28 000
42	Kaiserin Elisabeth a. Lokom.-Bahn	Verwaltungsr. der K. K. priv. Kaiserin Elisabeth-B.	Wien	15	—	—	je 1650
	Kaiserin Elisabeth b. Pferde-Bahn						
43	Köln-Mindener (u. Gießener)	Direktion der Köln-Mindener E.-G.	Köln	7	—	—	—
44	Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	Direktion der Kurfürst Friedrich Wilhelms Nordb.	Kassel	4	3	1400—2000	—
45	Leipzig-Dresdener	Direktorium der Leipzig-Dresdener Eisenb.-Komp.	Leipzig	5	5	1200—2000	—
46	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	Direktorium der Ludwigs-E.-G.	Nürnberg	7	—	—	—
47	Lübeck-Büchener	Direktion der Lübeck-Büchener E.-G.	Lübeck	3	2	600—2400	—
48	Lüttich-Mastrichter	Verwaltungsrath der Lüttich-Mastrichter E.-G.	Brüssel u. Lüttich	9	—	—	—
49	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	Direktorium d. Magdeb.-Cöthen-Halle-Leipz. E.-G.	Magdeburg	—	6	1000—4000	—
50	a. Magdeburg-Halberstädter	Direktorium der Magdeburg-Halberstädter E.-G.	Magdeburg	5	3	400—1600	—
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	Verwaltung der Magdeburg-Wittenbergeschen E.-G.	Magdeburg	—	3	800—2500	—
	c. Cöthen-Bernburger	Betriebs-Verwaltung der Cöthen-Bernburger E.	Cöthen	—	1	1200	—
51	Mecklenburgische	Direktion der Mecklenburgischen E.-G.	Schwerin	—	5	300—2800*	—
52	Mohacs-Fünfkirchener	Admin. der ersten K. K. priv. Donau-Dampfschiff.-G.	Wien	6	—	—	—
53	Neisse-Brieger	Direktorium der Neisse-Brieger E.-G.	Breslau	6*	—	—	—
54	Niederländische Rhein-E	Direktion der Niederländischen Rhein-E.-G.	Utrecht	—	4	1428—4571	—
55	Niederschlesische Zweigbahn	Direktion der Niederschlesischen Zweigb.-Gesellschaft	Glogau	2	3	100—250	—
56	a. Oesterreichische nördliche	Verwaltungsr. der K. K. priv. Oesterr. Staats-E.-G.	Wien	20	—	—	
	b. Oesterreich. südöstliche						
	c. Wien-Neu-Szönyer						
57	Oppeln-Tarnowitzer	Direktion der Oppeln-Tarnowitzer E.-G.	Breslau	4	—	—	—
58	a. Pfälzische Ludwigsbahn	Direktion der Pfälzischen Eisenbahnen	Ludwigshafen a. Rh.	24	2	2857 4572	—
	b. Pfälzische Maximiliansb.						
59	Rheinische	Direktion der Rheinischen E.-G.	Köln	5*	1	2000	—
60	a Südbahn, Oesterreichische	Verwaltungsrath der K. K. priv. Südbahn-Ges.	Wien	21	—	—	2180—5700
	b. Nordtiroler						
	c. Venetianische u. Südtirol.						
61	Süd-Norddeutsche	Verwaltgsr. der K. K. priv. Süd-Nordd. Verbindgsb.	Wien	11	—	—	—
62	Taunus-Bahn	Verwaltungsrath der Taunus-Eisenbahn-Gesellschaft	Frankfurt a. M.	6	—	—*	—
63	Theiß-Bahn	Verwaltungsrath der K. K. priv. Theiß-E.-G.	Wien	15	—	—	—*
64	a. Thüringische	Direktion der Thüringischen E.-G.	Erfurt	3	4	400—1700	—
	b. Werra-E.						
65	a. Warschau-Wiener	Direktion der Warschau-Wiener u. Warschau-Bromberger Eisenbahn	Warschau	—	3	3000—5000*	2506
	b. Warschau-Bromberger						

	3		4		5	
I. **Staatsbahnen.**	**Kontrolirende Behörde.**		Zahl der Mitglieder a. wirkliche.	b. stellvertretende.	Oberster ausführender Beamte (bei Privatbahnen). Amtstitel.	Gehalt Thlr.
1 Badische	Großherzogl. Badisches Handels-Ministerium		—	—	—	—
2 Bayerische (u. gepacht. Zwgb.)	Königl. Ministerium des Handels und der öffentl. Arbeiten		—	—	—	—
3 Braunschweigische	Herzogl. Braunschweig-Lüneburgisches Staats-Ministerium		—	—	—	—
4 Hannoversche	Königl. Ministerium des Innern		—	—	—	—
5 Main-Neckar	Großherzogl. Hessisches Ministerium der Finanzen, Großherzogl. Badisches Handels-Ministerium und Senat der freien Stadt Frankfurt		—	—	—	—
6 Main-Weser	Die Finanz-Ministerien von Kurhessen und dem Großherzogthum Hessen und der Senat der freien Stadt Frankfurt		—	—	—	—
7 Nassauische	Herzogl Nassauische Landes-Regierung		—	—	—	—
8 Preuß. Niederschles.-Märk.	Königl. Preuß. Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten		—	—	—	—
9 „ Ostbahn						
10 „ Saarbrücker (u. Trier)						
11 „ Westfälische						
12 Sächsische östliche	Königl. Sächsisches Finanz-Ministerium, Abtheilung für öffentliche Arbeiten und Verkehrsmittel			—	—	—
13 Sächsische westliche						
14 Württembergische	Königl. Württembergisches Finanz-Ministerium		—	—	—	—
II. Privatbahnen						
a) unter Staatsverwaltg.						
15 Aach.-Düss. a. Aach.-Düssel.	Königl. Preuß. Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten	Gesellschafts-Deputation	5	5	—	—
Ruhrorter b. Ruhrort-Crf.		Gesellschafts-Deputation	5	5	—	—
16 Bergisch-Märkische		Gesellschafts-Deputation	12	12	—	—
17 a. Löbau-Zittauer	Königl. Sächs. Finanz-Ministerium, Abtheilung für öffentliche Arbeiten rc.	Gesellschafts-Ausschuß	9	—	—	—
b. Zittau-Reichenberger		Gesellschafts-Ausschuß	9	—	—	—
18 a. Oberschlesische	Königl. Preuß. Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten	Verwaltungsrath der Oberschlesischen E.-G.	15	6	—	—
b. Breslau-Posen-Glogauer						
19 Stargard-Posener		Verwaltgsr. d. Starg.-Pos.	5	—	—	—
20 Rhein-Nahe-E.		Verwaltungs-Ausschuß	7	—	—	—
21 Wilhelms-Bahn		Verwaltungsrath	6	3	—	—
b) in Privatverwaltung.						
22 Aachen-Mastrichter	Kontrol-Kommission		10*	—	Spezial-Direktor	1600
23 Alberts-Bahn	Gesellschafts-Ausschuß		12	—	Bevollm. u. Ober-Ingen.	1100*
24 Altona-Kieler	Ausschuß		25	—	—*	—
25 Aussig-Teplitzer	Revisions-Ausschuß		3	—	Administrativer Direktor Technischer Betriebs-Chef	2000 1880
26 Bayerische Ostbahnen	Ausschuß der General-Versammlung		18	—	Betriebs-Direktor	3429
27 Berlin-Anhaltische	Verwaltungsrath		13	—	Ober-Ingen. u. Betr.-Dir.	2830
28 a. Berlin-Hamburger	Ausschuß		30	—	—*	—
b. Hamburg-Bergedorfer	Ausschuß		20	—	Sub-Direktor	1620
29 Berlin-Potsdam-Magdebg.	Gesellschafts-Ausschuß		28	6	Betriebs-Direktor (zugleich Mitglied der Direktion)	2400
30 Berlin-Stettiner a. Stammbahn b Hinterpommer. c. Vorpommersche	Verwaltungsrath		15	—	Ober-Ingen. u. Betr.-Dir.	3500
31 Böhmische Westbahn	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung		3	3	General-Sekretär General-Inspektor	3000 3000
32 Breslau-Schweidnitz-Freibg	Ausschuß		9	7	Betriebs-Direktor Spezial-Direktor	2400* 1500

	II. Privatbahnen. (Forts.)	3 Kontrolirende Behörde.	4 Zahl der Mitglieder a. wirkliche.	4 Zahl der Mitglieder b. stellvertretende.	5 Oberster ausführender Beamte (bei Privatbahnen). Amtstitel.	5 Gehalt. Thlr.
33	Brünn-Rossitzer	Ausschuß	6	—	Betriebs-Direktor	2667
34	Buschtêh-rader a. Kralup-Kladno b. Prag-Weihybka c. Pferde-Bahn	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	3	—	Betriebs-Direktor	2400
35	Frankfurt-Hanauer	Rechnungs-Prüfungs-Ausschuß	5	—	Direktor	1600
36	Galizische Carl-Ludwig-B.	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	3	3	General-Inspektor General-Sekretär	7560 7560
37	Glückstadt-Elmshorner	Ausschuß	11	—	Ausführender Direktor	in Kol. 2c
38	Graz-Köflacher	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	2	—	Sekretär	1400
39	Hessische Ludwigs-E.	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	5	—	Direktor	2857
40	Homburger	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	3	—	Betriebs-Direktor	1143
41	Kaiser Ferdinands Nordb.	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	3	—	General-Inspektor General-Sekretär	7666 7666
42	Kaiserin Elisabeth a. Lokom.-Bahn b. Pferde-Bahn	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	3	—	Bau- u. Betriebs-Direktor	8100
43	Köln-Mindener (u. Gießener)	Administrationsrath	18	—	Spezial-Direktor	1100*
44	Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	Verwaltungsrath	12	—	—	—
45	Leipzig-Dresdener	Gesellschafts-Ausschuß	30	—	Bevollmächtigter	1500*
46	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	Ausschuß	7	—	Techn. Betriebs-Inspektor	630
47	Lübeck-Büchener	Ausschuß	15	—	—	—
48	Lüttich-Mastrichter	Kommissarien der Gesellschaft	5	—	Direktor	1866
49	Magdb.-Cöthen-Halle-Leipz.	Gesellschafts-Ausschuß	24	12	Betriebs-Direktor	1700
50	a. Magdeburg-Halberstädter	Ausschuß der Magdeburg-Halberstädter E.-G.	21	6	Ober-Ingen. u. Baurath	1800
	b. Magdb.-Wittenbergesche				Ober-Ingen. u. Betr.-Dir.	1400
	c. Cöthen-Bernburger				—	—
51	Mecklenburgische	Ausschuß	12	—	—*	—
52	Mohacs-Fünfkirchener	—	—	—	Betriebs-Direktor	—
53	Neisse-Brieger	Ausschuß	5	5	—*	—
54	Niederländische Rhein-E.	Kommissarien der Gesellschaft	21	—	Ingenieur der Gesellschaft	3429
55	Niederschlesische Zweigbahn	Verwaltungsrath	9	3	Ober-Ingen. u. Betr.-Dir.	1200*
56	a. Oesterreich. nördliche b. Oesterreich. südöstliche c. Wien-Neu-Szönyer	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	3	—	General-Direktor	10666
57	Oppeln-Tarnowitzer	Ausschuß	5	3	Ober-Ingenieur, Spezial- u. Betriebs-Direktor	2680
58	a. Pfälzische Ludwigsbahn b. Pfälzische Maximiliansb.	Verwaltungs-Ausschuß der General-Versammlung	6	—	Direktor	4572
59	Rheinische	Administrationsrath	24	9	Spezial-Direktor (zugl. Mitglied der Direktion)	3000
60	a Südbahn, Oesterreichische b Nordtiroler c. Venetianische u. Südtirol.	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	3	—	General-Direktor	19200
61	Süd-Norddeutsche	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	4	—	Direktor	4000
62	Taunus-Bahn	Rechnungs-Prüfungs-Ausschuß	5	—	Betriebs-Direktor	2729
63	Theiß-Bahn	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	3	—	Direktor	7000
64	a. Thüringische	Verwaltungsrath	12*	—	Ober-Ingen. u. Betr.-Dir.	2300
	b. Werra-E	Verwaltungsrath	12	—	Ober-Ingen u. Betr.-Insp.	1500
65	a. Warschau-Wiener	Verwaltungsrath	9	—	Ober-Ingenieur	1500
	b. Warschau-Bromberger	Verwaltungsrath	9	—		

6	7	
	Die Bahn führt	
I. Staatsbahnen.	von	über
1 Badische	Mannheim	Heidelberg (Zweigbahn nach Meerbach), Bruchsal, Durlach (Zweigbahn über Pforzheim nach Mühlacker), Carlsruhe (Zweigb. nach Maxau), Oos (Zweigb. nach Baden), Appenweier (Zweigb. nach Kehl), Offenburg, Freiburg, Basel (Zweigb. nach Scheptheim), Waldshut und Schaffhausen
2 Bayerische (u. gepcht. Zweigb.)	Lindau (am Bodensee)	Kempten (Flügelb. über Memmingen nach Neu-Ulm), Kaufbeuern, Augsburg, Nördlingen (Zweigb. nach der Württembergischen Gr.), Gunzenhausen (Flügelb. über Ansbach nach Würzburg), Nürnberg (Zweigb. von Furth nach Kärther Kreuzung), Erlangen, Bamberg, Lichtenfels (Zweigb. nach der Gr. bei Eberedorf), Hochstadt (Zweigb. nach Steckheim), Neuenmarkt (Zweigb. nach Bayreuth)
	Bamberg	Schweinfurt, Würzburg, Lohr und Aschaffenburg
	Ulm	Augsburg, Passing (Zweigb. nach Starnberg), München, Holzkirchen (Zweigb. nach Miesbach), Rosenheim (Zweigb. nach der Tiroler Gr. bei Kufstein) u. Traunstein
3 Braunschweigische	d. Braunschw.-Hann. Gr	Braunschweig, Wolfenbüttel, (Zweigb. über Berßum nach Harzburg und von Berßum nach Kreiensen), Jerxheim (Zweigbahn nach Helmstedt)
4 Hannoversche	Hannover	Lehrte Lehrte, Celle, Uelzen und Lüneburg (Zweigb. nach Hohnstorf) Wunstorf, Verden, Bremen, Burg Lehm (Zweigbahn nach Vegesack) Wunstorf, Minden, Löhne, Osnabrück und Rheine Nordstemmen (Zweigb. über Hildesheim nach Lehrte), Kreiensen und Göttingen
5 Main-Neckar	Frankfurt a. M.	Darmstadt, Heppenheim, Ladenburg und Friedrichsfeld
6 Main-Weser	Kassel	Guntershausen, Treysa, Marburg, Gießen und Friedberg
7 Nassauische	Wiesbaden	Biebrich, Eltville, Rüdesheim, Oberlahnstein, Ems, Nassau, Diez, Limburg u. Weilburg
8 Preuß. Niederschles.-Märk.	Berlin	Fürstenwalde, Frankfurt a. O., Guben, Sorau, Hansdorf, Kohlfurt (Zweigbahn nach Görlitz), Bunzlau, Hainau, Liegnitz und Neumarkt
9 " Ostbahn	Frankfurt a. O.	Landsberg, Kreuz, Bromberg (Zweigb. über Thorn nach Ottlotschin), Dirschau (Zweigbahn nach Danzig), Königsberg, Insterburg u. Gumbinnen
10 " Saarbrücker (u. Trier)	der Bayer. Gr. bei Bexbach	Neunkirchen, Friedrichsthal u. St. Johann-Saarbrücken
	St. Johann Saarbrücken	Saarlouis, Merzig, Saarburg u. Conz (Zweigb. nach der Gr. bei Wasserbillig)
11 " Westfälische	der Kurh. Gr. bei Hanedа	Warburg, Altenbeken, (Zweigb. nach der Braunschw. Gr. bei Hexter) Paderborn, Soest, Hamm und Münster
12 Sächsische östliche	Altstadt Dresden	Pirna, Königstein und Krippen (Schandau)
	Neustadt Dresden	Radeberg, Bischofswerda, Bautzen, Zobau und Reichenbach
	Tharandt	Klingenberg und Colmnitz
13 Sächsische westliche	Leipzig	Altenburg, Gößnitz, Crimmitschau, Werdau (Zweigb. nach Zwickau) Reichenbach und Plauen
	Riesa	Dobeln, Waldheim, Chemnitz, Glauchau (Zweigb. nach Gößnitz), Zwickau, Niederschlema (Zweigb. nach Neustädtel rein. Schneeberg) und Aue
14 Württembergische	Bruchsal (in Baden)	Mühlacker, Bietigheim (Zweigb. nach Hall), Stuttgart, Canstatt (Zweigb. nach Nördlingen), Eßlingen, Plochingen (Zweigbahn nach Rottenburg), Ulm und Biberach
II. Privatbahnen		
a) unter Staatsverwaltg.		
15 Aach.-Düss. a. Aach.-Düssel / Ruhrorter b. Ruhrort-Crf.	Aachen	Rheydt, Gladbach u. Neuß
	Ruhrort	Uerdingen, Crefeld und Viersen
16 Bergisch-Märkische	Düsseldorf	Vohwinkel, Elberfeld, Hagen, Dortmund und Unna
	Hagen und Herdecke	Letmathe (Zweigbahn nach Iserlohn), Altena und Altenhunden
	Dortmund und Witten	Langendreer, Steele und Essen
	Vohwinkel	über Langenberg nach Steele (Zweigbahn nach Dahlhausen)
17 a. Löbau-Zittauer	Löbau	Herrnhut und Oberoderwitz
b. Zittau-Reichenberger	Zittau	Grottau, Kratzau und Machenderf
18 a. Oberschlesische	Breslau	Brieg, Oppeln, Gleiwitz, Kattowitz und Myslowitz
b. Breslau-Posen-Glogauer	Breslau	Rawicz und Lissa (Zweigbahn über Fraustadt nach Glogau)
19 Stargard-Posener	Stargard	Arnswalde, Kreuz, Wronke und Samter
20 Rhein-Nahe-E.	Bingerbrück	Kreuznach, Staudernheim, Kirn, Oberstein, Birkenfeld und St. Wendel
21 Wilhelms-Bahn	Cosel	Rendza (Zweigbahn nach Nicolai), Ratibor (Zweigb. nach Leobschütz) und Annaberg
b) in Privatverwaltung.		
22 Aachen-Mastrichter	Aachen	Vaalenburg, Mastricht, Hasselt und St. Trond
23 Alberts-Bahn	Dresden	Potschappel (3 größere Zweigbahnen nach Kohlenbergwerken)
24 Altona-Kieler	Altona	Elmshorn, Neumünster (Zweigbahn über Nortorf nach Rendsburg)
25 Aussig-Teplitzer	Aussig	Karbitz (Zweigb. nach Kohlengruben)
26 Bayerische Ostbahnen	München	Landshut, Geiselhöring (Zweigbahn nach der Landesgr. bei Passau), Regensburg, Schwandorf (Zweigb. nach der Landesgr. bei Furth a. W.), Amberg und Sulzbach
	Irrenlohe (Schwandorf)	Weiden (Zweigb. nach Bayreuth)
27 Berlin-Anhaltische	Berlin	Luckenwalde, Jüterbogk (Zweigb. nach Röderau), Wittenberg (Zweigbahn über Dessau nach Cothen), Bitterfeld (Zweigbahn nach Dessau und Leipzig)
28 a. Berlin-Hamburger	Berlin	Wittenberge, Hagenow, Büchen (Zweigbahn nach Lauenburg)
b. Hamburg-Bergedorfer	Hamburg	
29 Berlin-Potsdam-Magdebg.	Berlin	Potsdam, Brandenburg, Genthin und Burg
30 Berlin-Stettiner a. Stammbahn	Berlin	Bernau, Neustadt-Eberswalde, Angermünde, Stettin und Damm
b. Hinterpommer.	Stargard	Freienwalde, Wangerin, Labes, Schivelbein u. Belgard (Zweigb. über Berlin nach Colberg)
c. Vorpommersche	Angermünde	Prenzlau, Pasewalk (Zwgb. nach Stettin), Anclam, Züssow (Zwgb. nach Wolgast) u. Greifswald
31 Böhmische Westbahn	Prag	Beraun, Rokitzan, Chrast (Zwgb. nach Radnitz), Pilsen, Rurschan und Taus
32 Breslau-Schweidnitz-Freib.	Breslau	Canth, Königszelt und Freiburg
	Liegnitz	Jauer, Striegau, Schweidnitz und Reichenbach

8	9	
nach	In die Bahn münden (innerhalb ihrer Endpunkte):	
Constanz	bei Friedrichsfeld u. Heidelberg die Main-Neckar-Bahn, bei Bruchsal resp. Mühlacker die Königl. Württembergischen Staats-E, bei Waldshut (Mitte Rheinbrücke) u. bei Schaffhausen die Schweizerische Nordostbahn	1
Hof resp. b. zur Sächs. Gr.	bei Augsburg die Maximiliansb., bei Nürnberg die Bayerischen Ostbahnen und die Nürnberg-Fürther E., bei Bamberg die Ludwigs-Westbahn	2
d. Bayer.-Hess. Gr. b. Kahl	bei Würzburg die Flügelbahn nach Gunzenhausen	
Salzburg	bei Neu-Ulm die Illerbahn (Neu-Ulm-Kempten), bei Augsburg die Ludwigs-Südnordb., bei München die Bayerischen Ostb.	
Oschersleben		3
Braunschweig Harburg Geestemünde Emden Kassel	bei Minden die Köln-Mindener E., bei Rheine die Westfälische E. u. bei Kreiensen die Braunschweigische Südbahn	4
Heidelberg	bei Frankfurt a. M. u. Darmstadt die Hessische Ludwigs-E., bei Frankfurt die Offenbach-Frankfurter und bei Friedrichsfeld die Großherzogl. Badische Staats-E.	5
Frankfurt a. M.	bei Guntershausen die Kurfürst Friedrich Wilhelms Nordb. u. bei Gießen die Köln-Gießener Bahn	6
Wetzlar	bei Oberlahnstein die von Koblenz nach Oberlahnstein führende Zweigb. der Rheinischen E.	7
Breslau	bei Frankfurt a. O. die Preuß. Ostbahn, bei Hansdorf die Niederschlesische Zweigbahn, bei Liegnitz die Breslau-Schweidnitz-Freiburger (Königszelt-Liegnitzer) Eisenbahn	8
d. Russ. Gr. b. Eydtkuhnen	bei Kreuz die Stargard-Posener E.	9
der Franz. Grenze bei Forbach Trier	bei Neunkirchen die Rhein-Nahe-E.	10
Rheine	bei Soest die Bergisch-Märkische E. (Linie Dortmund-Soest), bei Hamm die Köln-Mindener E.	11
Bodenbach Görlitz Freiberg Hof	bei Löbau die Löbau-Zittauer Eisenbahn	12
Schwarzenberg	bei Wüstenbrand die Chemnitz-Würschnitzer Eisenbahn	13
Friedrichshafen	bei Mühlacker die Großherzogl. Badische u. bei Ulm die Königl. Bayerische Staats- (Maximilians-) Bahn	14
Düsseldorf	bei Richterich (unweit Aachen) die Aachen-Maastrichter E., bei Gladbach die Ruhrort-Crefelder E. und bei Neuß die Rheinische E.	15a
Gladbach	bei Crefeld die Rheinische E.	- b
Soest Siegen Duisburg u. Oberhausen	bei Dortmund die Köln-Mindener E.	16
Zittau		17a
Reichenberg i. B.		- b
Oswiecim	bei Brieg die Neisse-Brieger E., bei Oppeln und Tarnowitz die Oppeln-Tarnowitzer E., bei Kosel und Emanuelssegen die Wilhelmsb. und bei Kattowitz die Warschau-Wiener E.	18a
Posen		- b
Posen	bei Kreuz die Königl. Preuß. Ostbahn	19
Neunkirchen		20
d. Preuß. Gr. bei Oderberg		21
Landen	bei Richterich die Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter E., in Maastricht die Lüttich-Maastrichter E.	22
Tharandt		23
Kiel	bei Elmshorn die Glückstadt-Elmshorner E.	24
Teplitz		25
Nürnberg Mitterteich (bis Eger im Bau)		26
Halle	bei Roßlau die Herzogl. Anhaltische Leopoldsbahn (im Betriebe der Berlin-Anhaltischen E.-G.)	27
Bergedorf (bis Hamburg ger.)	bei Wittenberge die Magdeburg-Wittenbergesche, bei Hagenow die Mecklenburgische u. bei Büchen die Lübeck-Büchener E.	28a
Bergedorf		- b
Magdeburg		29
Stargard	bei Angermünde und Stettin die Vorpommerschen Linien	30a
Cöslin		- b
Stralsund		- c
Furth am Walde		31
Waldenburg resp. Hermsdorf Frankenstein		32

II. Privatbahnen. (Forts.)	6	7
		Die Bahn führt
	von	über
33 Brünn-Rossitzer	Brünn	Ober-Gerspitz, Tetschitz und Rossitz
34 Buschtêhrader a. Kralup-Kladno	Kralup	Brandeisl
34 Buschtêhrader b. Prag-Weshybka	Prag	Rössel
34 Buschtêhrader c. Pferde-Bahn	Weshybka	Rinholec
35 Frankfurt-Hanauer	Frankfurt a. M.	Mainkur, Hanau und Groß-Auheim
36 Galizische Carl-Ludwig-B.	Krakau	Bierzanow, (Zweigb. nach Wieliczka), Podleze (Zweigbahn nach Niepolomice), Bochnia, Tarnow, Rzeszow, Jaroslau und Przemysl
37 Glückstadt-Elmshorner	Elmshorn	Glückstadt und Crempe
38 Graz-Köflacher	Graz	Voitsberg
39 Hessische Ludwigs-E.	Bingen	Jugelheim, Mainz, Oppenheim und Worms
39 Hessische Ludwigs-E.	Mainz	Gustavsburg, Darmstadt und Dieburg
39 Hessische Ludwigs-E.	Mainz (Bischofsheim)	Rüsselsheim, Raunheim und Kelsterbach
40 Homburger	Homburg	
41 Kaiser Ferdinands Nordb.	Wien	Floridsdorf (Zweig. nach Stockerau), Gänserndorf (Zweigb. nach Marchegg), Lundenburg (Zweigb. nach Brünn), Prerau (Zweigb. nach Olmütz), Schönbrunn (Zweigb. nach Troppau), Ostrau (Zweigb. nach Witkowitz), Oderberg (Zweigb. nach Annaberg), Dziedzitz (Zweigb. nach Bielitz), Trzebinia (Zweigb. nach Myslowitz), Szczakowa (Zweigb. nach Granica)
42 Kaiserin Elisabeth a. Lokom.-Bahn	Wien	St. Pölten, Linz, Wels (Zweigb. nach der Bayerischen Grenze bei Passau), Lambach (Zweigb. nach Gmunden), Wocklabruck und Frankenmarkt
42 Kaiserin Elisabeth b. Pferde-Bahn	Linz (Urfahr)	St. Magdalena, Oberndorf, Lest, Kerschbaum, Angern und Hollau
43 Köln-Mindener (u. Gießener)	Deutz (Köln)	Düsseldorf, Duisburg, Oberhausen (Zweigbahn nach Ruhrort und über Wesel nach Emmerich), Dortmund, Hamm und Bielefeld
43 Köln-Mindener (u. Gießener)	Deutz (Köln)	Siegburg, Betzdorf (Zweigb. nach Siegen), Dillenburg und Wetzlar
44 Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	Gerstungen	Bebra, Guntershausen und Kassel, Hümme (Zweigbahn nach Carlshafen)
45 Leipzig-Dresdener	Leipzig	Riesa, Röderau und Coswig (Zweigbahn nach Meissen)
46 Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	Nürnberg	Muggenhof
47 Lübeck-Büchener	Lübeck	Ratzeburg und Mölln
48 Lüttich-Mastrichter	Lüttich	Visé und Eysden
49 Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	Magdeburg	Schönebeck (Zweigb. nach Staßfurt und Lodderburg), Cöthen und Halle
50 a. Magdeburg-Halberstädter	Magdeburg	Langenweddingen, Hadmersleben, Oschersleben, Halberstadt und Quedlinburg
b. Magdeb.-Wittenbergesche	Magdeburg	Wolmirstedt, Mahlwinkel, Tangerhütte (Zweigb. nach Köthen), Stendal, Osterburg und Seehausen
c. Cöthen-Bernburger	Cöthen	Biendorf, (Zweigb. nach den Kohlengruben Preußlitz, Körnigk und Gerlebogk)
51 Mecklenburgische	Hagenow	Schwerin, Kleinen (Zweigb. nach Wismar), Bützow (Zweigb. nach Güstrow)
52 Mohacs-Fünfkirchener	Uszög (bei Fünfkirchen)	Villany
53 Neisse-Brieger	Brieg	Grottkau
54 Niederländische Rhein-E.	Amsterdam u. Rotterdam	Utrecht und Arnheim
55 Niederschlesische Zweigbahn	Glogau	Klopschen, Sprottau und Sagan
56 a. Oesterreich. nördliche	Brünn u. Olmütz	Böhm.-Trübau, Pardubitz, Prag, Aussig und Bodenbach
b. Oesterreich. südöstliche	Marchegg	Preßburg, Pesth, Czegled, Szegedin, Temesvar u. Jassenova (Flügelb. nach Oravicza)
c. Wien-Neu-Szönyer	Wien	Bruck a. L. und Raab
57 Oppeln-Tarnowitzer	Oppeln	Malapane, Kl. Stanisch, Zawadzki und Tworog
58 a. Pfälzische Ludwigsbahn	d. Bayer. Gr. bei Berbach	Homburg (Zweigb. nach Zweibrücken), Kaiserslautern, Neustadt, Schifferstadt (Zweigbahn über Speyer nach Germersheim), Ludwigshafen und Frankenthal
b. Pfälzische Maximiliansb.	Neustadt	Edenkoben, Landau und Winden (Zweigb. nach Maximiliansau)
59 Rheinische	Köln	Düren (Zweigbahn nach Euskirchen) und Aachen
59 Rheinische	Cleve	Crefeld, Köln, Bonn und Koblenz (Zweigbahn nach Oberlahnstein)
60 a. Südbahn, Oesterreichische	Wien	Mödling (Zweigb. nach Lazenburg), Wiener-Neustadt (Zweigb. nach Oedenburg), Bruck a. M. (Graz, Marburg, Cilli, Steinbrück (Flügelb. über Agram nach Sissek), Laibach und Nabresina
60 a. Südbahn, Oesterreichische	Pragerhof	Kanizsa und Stuhlweissenburg
b. Nordtiroler	Innsbruck	Hall, Schwaz, Brixlegg und Wörgl
c. Venetianische u. Südtirol.	Nabresina	Udine, Mestre (Zwgb. nach Venedig), Padua, Vicenza, Verona (Zwgb. nach Mantua)
c. Venetianische u. Südtirol.	Verona	Roveredo und Trient
61 Süd-Norddeutsche	Pardubitz	Königgrätz, Josefstadt (Zweigbahn nach Schwadowitz), Falgendorf und Turnau
62 Taunus-Bahn	Frankfurt a. M.	Höchst (Zweigb. nach Soden), Hochheim und Castel (Mainz gegenüber)
63 Theiß-Bahn	Czegled	Szolnok (Flügelb. nach Arad), Püspök-Ladany (Flügelb. nach Großwardein), Debreczin, Nyiregyhaza, Tokay und Miskolcz
64 a. Thüringische	Halle	Merseburg, Corbetha (Zweigb. nach Leipzig), Weißenfels (Zweigbahn nach Gera), Naumburg, Apolda, Weimar, Erfurt, Gotha und Eisenach
b. Werra-E.	Eisenach	Salzungen, Meiningen, Hildburghausen und Eisfeld
65 a. Warschau-Wiener	Warschau	Skiernewice (Zweigb. nach Lowicz), Rokicin, Petrikau, Radomsk, Zabkowitz (Zwgb. nach Granica)
b. Warschau-Bromberger	Lowicz	Kutno, Ostrów und Wloclawek

8	9	
nach	In die Bahn münden (innerhalb ihrer Endpunkte):	
Segen Gottes u. Zbeschau	bei Ober-Gerspitz die a. p. Kaiser Ferdinands Nordbahn	33
Kladno		34a
Wejhybka		- b
Lana (Pine)		- c
der Kurh.-Bayer. Gr. bei Kahl (ger. bis Aschaffenburg)		35
Lemberg		36
Itzehoe		37
Köflach	bei Oberdorf mehrere Kohlenzweigbahnen	38
der Hess.-Bayer. Grenze Aschaffenburg Frankfurt a. M.	bei Darmstadt die Main-Neckar-E.	39
Frankfurt a. M.		40
Krakau	bei Oderberg (Preuß. Grenze bei Annaberg) die Preuß. Wilhelmsb., bei Oswiecim die Oberschlesische E.	41
d. Bayer. Gr. bei Salzburg	bei Linz die Pferdebahn nach Budweis	42a
Budweis		-
Minden	bei Düsseldorf, Duisburg, Oberhausen und Dortmund die Bergisch-Märkische, bei Hamm die Westfälische und bei Löhne die Hannoversche Westbahn	43
Gießen	bei Wetzlar die Herzogl. Nassauische Staatsbahn	
der Kurh. Gr. bei Hanau	bei Guntershausen die Main-Weser-Bahn, bei Kassel die Hannoversche Südbahn	44
Dresden	bei Riesa die Sächsische westl. (Niedererzgebirgische) Staatsb., bei Röderau die Berlin-Anhaltische E. und bei Pristewitz die Zweigbahn nach Großenhain	45
Fürth	bei Fürther Kreuzung (Muggenhof) die Königl. Bayerische Staatsb.	46
Büchen		47
Mastricht		48
Leipzig	bei Cöthen die Berlin-Anhaltische u. Cöthen-Bernburger E., bei Halle die Thüringische u. Berlin-Anhaltische E.	49
Thale	bei Oschersleben die Herzogl. Braunschweigische Staats-E.	50a
Wittenberge		- b
Bernburg		- c
Rostock		51
Mohacs		52
Neisse		53
d. Preuß. Gr. b. Emmerich	bei Utrecht die Niederländische Central-E., bei Arnheim die Niederländische Staats-E. und bei Zevenaar die Rheinische E.	54
Hansdorf		55
der Böhm.-Sächs. Grenze	bei Pardubitz die Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn, bei Prag u. Kralup die Buschtehrader E. und bei Aussig die Aussig-Teplitzer E.	56a
Bazias	bei Czegled die Theiß-Bahn	- b
Neu-Szöny		- c
Tarnowitz		57
d. Bayer.-Hess. Gr. bei Worms	bei Neustadt die Pfälzische Maximiliansbahn	58a
Weißenburg		- b
Herbesthal und Eupen	bei Aachen die Aachen-Mastrichter, bei Aachen und Neuß die Aachen-Düsseldorfer E.	59
Bingerbrück	bei Crefeld die Ruhrort-Crefelder u. bei Köln die Köln-Mindener E.	
Triest	bei Graz die Graz-Köflacher E., bei Nabresina die Venetianische Linie	60a
Ofen und Neu-Szöny		
der Bayer. Gr. bei Kufstein		- b
Peschiera resp. Landesgr. Botzen		- c
Reichenberg i. B.		61
Biebrich und Wiesbaden	bei der Haltestelle Biebricher Curve die Nassauische Staatsbahn	62
Kaschau		63
Gerstungen	bei Erfurt die Zweigb. nach Ilversgehofen, bei Gröttstedt die Pferdeb. nach Waltershausen u. bei Eisenach die Werra-E.	64a
Coburg und Sonneberg		- b
d. Preuß. Gr. b. Sosnowice		65a
d. Preuß. Gr. b. Otloczyn		- b

	I. Staatsbahnen.	10 Länge der Bahn Meilen (à 2000 Ruthen = 7532 Meter).	10 Kilometer.	11 a. Davon sind verpachtet Meilen	11 b. Außerdem sind gepachtet Meilen.	12 Also Betriebslänge Meilen.	12 Kilometer.	12 Mittlerer Jahresdurchschnitt Meilen.	12 Kilometer.	13 In den Tarifen wird die Bahnlänge angenommen auf Meilen.	14 Von der Bahnlänge (Kol. 10) sind doppelgeleisig Meilen.	14 Kilometer.
1	Badische	74,46	560,81	—	—	74,46	560,81	—	—	74,5	36,40	274,16
2	Bayerische (u. gepacht. Zwgb.)	159,95	1203,99	5,25	27,14	181,74	1368,91	172,68	1302,13	181,74	17,95	134,65
3	Braunschweigische	27,01	203,44	—	—	27,01	203,44	26,93	202,84	27,5	11,09	83,53
4	Hannoversche	109,67	826,03	—	10,27	119,94	903,39	118,44	892,09	—	37,68	283,81
5	Main-Neckar	11,62	87,52	—	—	11,62	87,52	—	—	11,82	10,25	77,20
6	Main-Weser	26,59	200,28	—	—	26,59	200,28	—	—	27*	17,93*	135,04
7	Nassauische	25,08	188,88	—	—	25,08	188,88	—	—	25,14	—	—
8	Preuß. Niederschles.-Märk.	51,62	388,801	—	—	51,62	388,801	—	—	51,8	51,31	386,466
9	„ Ostbahn	109,33	823,47	—	—	109,33	823,47	—	—	108,93	10,78	81,2
10	„ Saarbrücker (u. Trier)	18,614	140,20	—	0,84	19,254	145,02	—	—	19,254	4,36	32,84
11	„ Westfälische	33,21*	250,14	0,61	—	32,60	245,54	28,47	214,44	32,62	—	—
12	Sächsische östliche	24,26	182,73	—	1,46	25,72	193,72	—	—	26,39	22,32	168,12
13	Sächsische westliche	45,43	342,18	—	3,16	48,59	365,98	—	—	48,69 resp. 49,29*	38,03	286,44
14	Württembergische	70,23	528,97	—		70,23	528,97	68,98	519,33	70,23	18,58	140,0
	II. Privatbahnen											
	a) unter Staatsverwaltg.											
15	Aach.-Düss. a. Aach.-Düssel.	11,43	86,096	—	—	11,43	86,096	—	—	11,4	0,62	4,72
	Ruhrorter b. Ruhrort-Crf.	5,601	42,189	—	—	5,601	42,189	—	—	5,6	—	—
16	Bergisch-Märkische	48,15	362,67	—	—	48,15	362,67	47,97	361,31	48,90*	9,42	70,93
17	a. Löbau-Zittauer	4,51	33,97	—	—	4,51	33,97	—	—	4,5	0,04	0,30
	b. Zittau-Reichenberger	3,53	26,74	—	—	3,53	26 ,74	—	—	3,58	—	—
18	a. Oberschlesische	35,74	269,19	2,0	—	33,74*	254,13	—	—	34,2 resp. 33,7*	26,06	196,28
	b. Breslau-Posen-Glogauer	27,84	209,69	—	—	27,84	209,69	—	—	27,8	—	—
19	Stargard-Posener	22,63	170,45	—	—	22,63	170,45	—	—	22,6	—	—
20	Rhein-Nahe-E.	16,02	120,662	—	—	16,02	120,662	—	—	16,17	—	—
21	Wilhelms-Bahn	21,38	161,03	—	2,08	23,46	176,70	—	—	23,46	—	—
	b) in Privatverwaltung.											
22	Aachen-Mastrichter	8,68	65,37	—	3,72	12,40	93,40	—	—	12,4	0,75	5,65
23	Alberts-Bahn a. Hauptb.	1 81	13,63	—	—	5,11	38,49	—	—	2,0	0,29	2,18
	Alberts-Bahn b. Zweigb.	3,30	24,86	—	—					3,2	—	—
24	Altona-Kieler	18,70	140,85	—	—	18,70	140,85	—	—	18,6	3,89	29,30
25	Aussig-Teplitzer a. Hauptb	2,42	18,227	—	—	3,32	25,006	—	—	3,0	—	—
	Aussig-Teplitzer b. Zweigb.	0,90	6,779									
26	Bayerische Ostbahnen	79,7	600,30	1,1		78,6	592,02	72,7	547,58	78,6	1,2	9,04
27	Berlin-Anhaltische	47,40	357,02	—	1,74	49,14	370,12	—	—	48,50	13,09	98,59
28	a. Berlin-Hamburger	37,57	282,98	—	2,09	39,66	298,72	—	—	39,7	31,36	239,97
	b. Hamburg-Bergedorfer	2,09	15,742	2,09	—	—	—	—	—	—	1,83	13,794
29	Berlin-Potsdam-Magdebg.	19,537	147,153	—	—	19,537	147,153	—	—	20	18,91	142,42
30	Berlin-Stettiner a. Stammbahn	22,49	169,39	—	—	22,49	169,39	—	—	22,49	9,84	74,11
	Berlin-Stettiner b Hinterpommer.	22,80	171,73	—	—	22,80	171,73	—	—	22,80	—	—
	Berlin-Stettiner c. Vorpommersche	30,47	229,50	—	—	30,47*	229,50	—	—	30,47	—	—
31	Böhmische Westbahn	25,77	194,1	—	0,83	26,66	200,80	—	—	27,0	—	—
32	Breslau-Schweidnitz-Freibg	22,895	172,45	—	—	22,895	172,45	—	—	22,9	—	—

15		
Der Betrieb ist eröffnet		
a. streckenweise zuerst am	**b.** auf der ganzen Bahn am	
12. September 1840 .	15. Juni 1863 . . .	1
1. Juni 1838 . . .	1. Juli 1864 . . .	2
1. Dezember 1838* .	10. März 1864 . . .	3
19. Mai 1844 . . .	15. März 1864 . . .	4
22. Juni 1846 . . .	1. August 1846 . . .	5
19. Dezember 1849 . .	15. Mai 1852 . . .	6
11. August 1856* . .	10. Januar 1863 . .	7
23. Oktober 1842 . .	15. Oktober 1846 . .	8
27. Juli 1851* . . .	4. Dezember 1862 . .	9
15. September 1850* .	29. August 1861 . .	10
4. Oktober 1850* . .	1. Oktober 1864 . .	11
1. August 1848* . .	11. August 1862 . .	12
19. September 1842* .	19. September 1859 .	13
22. Oktober 1845* . .	3. Oktober 1863 . .	14
12. August 1852 . .	17. Januar 1853 . .	15a
5. Oktober 1849 . .	15. Oktober 1851 . .	- b
20. Dezember 1838* .	31. März 1864 . . .	16
. . . . .	10. Juni 1848 . . .	17a
. . . . .	1. Dezember 1859 . .	- b
22. Mai 1842 . . .	16. März 1863 . . .	18a
29. Oktober 1856 . .	18. Mai 1858 . . .	- b
10. August 1847 . .	10. August 1848 . .	19
15. Juli 1858 . . .	26. Mai 1860 . . .	20
1. Januar 1846* . .	20. Dezember 1858 .	21
27. Januar 1853 . .	1. Oktober 1856 . .	22
. . . . .	28. Juni 1855 . . .	23a
. . . . .	1. April 1857 . . .	- b
. . . . .	(18. September 1844 resp.) 15. September 1845*	24
. . . . .	20. Mai 1858* . . .	25
3. November 1858 .	15. August 1864 . .	26
1. September 1840* .	3. August 1859 . . (Leopoldsb. 1. Novemb. 1863)	27
15. Oktober 1846 . .	16. Dezember 1846 . .	28a
. . . . .	17. Mai 1842 . . .	- b
22. September 1838 .	7. August 1846* . .	29
1. August 1842 . .	1. Mai 1846 . . .	30a
. . . . .	1. Juni 1859 . . .	- b
16. März 1863 . . .	1. November 1863 .	- c
15. Oktober 1861 . .	2. April 1863 . . .	31
29. Oktober 1843 . .	1. November 1858 .	32

	I. Staatsbahnen.	Firma und Sitz der dirigirenden Verwaltung.		2 Mitglieder der Verwaltung. a. unbesoldete.	b. besoldete.	c. Gehalt.	d. Tantième.
1	Badische	Direktion der Großherzog. Badischen Verk.-Anstalten	Carlsruhe	—	10*	--	—
2	Bayerische (u. gepcht. Zwgb.)	Gen.-Direkt. der Königl. Bayerischen Verk.-Anst.	München	—	11*	--	—
3	Braunschweigische	Herzogl. Eisenbahn- und Post-Direktion	Braunschweig	2	5	1100—3000	—
4	Hannoversche	Königl. General-Direkt. der Eisenb. u. Telegraphen	Hannover	—	9	1200—2300	--
5	Main-Neckar	Direktion der Main-Neckar-Eisenbahn	Darmstadt	—	3	1486—1657	—
6	Main-Weser	Central-Direktion der Main-Weser-Bahn	Kassel	—	4	1000—1500	—
7	Nassauische	Herzogl. Eisenbahn-Direktion	Wiesbaden	—	2	1829	—
8	Preuß. Niederschles.-Märk.	Königl. Direktion der Niederschles.-Märkischen E.	Berlin	—	3*	1100—2400	—
9	" Ostbahn	Königl. Direktion der Ostbahn	Bromberg	—	5	800—2000	--
10	" Saarbrücker (u. Trier)	Königl. Eisenbahn-Direktion	Saarbrücken	—	4*	600—2000	—
11	" Westfälische	Königl. Direktion der Westfälischen Eisenbahn	Münster	—	3	1200—1800	—
12	Sächsische östliche	Königl. Staats-Eisenbahn-Direktion	Dresden	—	3	1800—2950	—
13	Sächsische westliche	Königl. Staats-Eisenbahn-Direktion	Leipzig	1*	3	1900—2650	—
14	Württembergische	Königl. Württembergische Eisenbahn-Direktion	Stuttgart	1*	6	686—1429	—
	II. Privatbahnen a) unter Staatsverwaltg.						
15	Aach.-Düss. Ruhrorter a. Aach.-Düssel. b. Ruhrort-Crf.	Königl. Direktion d. Aachen-Düsseld.-Ruhrorter E.	Aachen	—	3*	1200—1400	—
16	Bergisch-Märkische	Königl. Eisenbahn-Direktion	Elberfeld	—	6	600—1900	—
17	a. Löbau-Zittauer	Königl. Staats-Eisenbahn-Direktion	Dresden	—	—*	—*	—
	b Zittau-Reichenberger			—	—*	—*	—
18	a. Oberschlesische	Königl. Direktion der Oberschlesischen Eisenbahn	Breslau	—	5	1000—2000	—
	b. Breslau-Posen-Glogauer						
19	Stargard-Posener						
20	Rhein-Nahe-E.	Königl. Eisenbahn-Direktion	Saarbrücken	—	4	600—2000	—
21	Wilhelms-Bahn	Königl. Direktion der Wilhelms-Bahn	Ratibor	--	2	1400—1600	—
	b) in Privatverwaltung.						
22	Aachen-Mastrichter	Direktion der Aachen-Mastrichter E.-G.	Aachen Mastricht	5 5	— —	—*	—
23	Alberts-Bahn	Direktorium der Alberts-Bahn	Dresden	—	4	180—600	720—1440
24	Altona-Kieler	Direktion der Altona-Kieler E.-G.	Altona	—	5	525—2800	—
25	Aussig-Teplitzer	Verwaltungsrath d. K. K. priv. Aussig-Teplitzer E.-G.	Teplitz	12	—	—	—
26	Bayerische Ostbahnen	Verwaltungsrath d. K. priv. Bayerischen Ostbahnen	München	18	2	2857—6875	--
27	Berlin-Anhaltische	Direktion der Berlin-Anhaltischen E.-G.	Berlin	6	2	300—1500	1886—3772
28	a. Berlin-Hamburger	Direktion der Berlin-Hamburger E.-G.	Berlin	—	3	2000—5000	—
	b Hamburg-Bergedorfer	Direktion der Hamburg-Bergedorfer E.-G.	Hamburg	5	—	—	--
29	Berlin-Potsdam-Magdebgr.	Direktorium der Berlin-Potsdam-Magdebrg. E.-G.	Potsdam	2	5	800—4000	—
30	Berlin-Stettiner a. Stammbahn b. Hinterpommer. c. Vorpommersche	Direktorium der Berlin-Stettiner E.-G.	Stettin	—	9	500—4000	—
31	Böhmische Westbahn	Verwaltungsrath der K. K. priv. Böhm. Westbahn	Wien	11	—	—	10000
32	Breslau-Schweidnitz-Freib	Direktorium der Breslau-Schweidnitz-Freib. E.-G.	Breslau	8*	—	—	—

II. **Privatbahnen.** (Forts.)

	1		2			
	Firma und Sitz der dirigirenden Verwaltung.		Mitglieder der Verwaltung.			
			a. unbesoldete.	b. besoldete.	c. Gehalt. Thlr.	d. Tantième. Thlr.
33	Brünn-Rossitzer	Direktion der k. k. a. priv. Brünn-Rossitzer E.	Brünn	6	—	—	—
34	Buschtêhrader a. Kralup-Kladno b. Prag-Weshybla c. Pferde-Bahn	Direktion der k. k. a. priv. Buschtêhrader E.	Prag	8	—	—	je 1732
35	Frankfurt-Hanauer	Verwaltungsrath der Frankfurt-Hanauer E.-G.	Frankfurt a. M.	5	—	—	—
36	Galizische Carl-Ludwig-B.	Verwaltgsr. der k. k. priv. Galiz. Carl-Ludwig-B.	Wien	20	—	—	33 334
37	Glückstadt-Elmshorner	Direktion der Glückstadt-Elmshorner E.-G.	Glückstadt	2	1	900	610
38	Graz-Köflacher	Verwaltgsr. d. k. k. priv. Graz-Köfl. E.- u. Bergb.-G.	Wien	7	—	—	4337
39	Hessische Ludwigs-E.	Verwaltungsrath der Hessischen Ludwigs-E.-G.	Mainz	7	—	—	9557
40	Homburger	Verwaltungsrath der Homburger E.-G.	Homburg	7	—	—	—*
41	Kaiser Ferdinands Nordb.	Direktion der a. p. Kaiser Ferdinands Nordbahn	Wien	10	—	—	28 000
42	Kaiserin Elisabeth a. Lokom.-Bahn b. Pferde-Bahn	Verwaltungsr. der k. k. priv. Kaiserin Elisabeth-B.	Wien	15	—	—	je 1650
43	Köln-Mindener (u. Gießener)	Direktion der Köln-Mindener E.-G.	Köln	7	—	—	—
44	Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	Direktion der Kurfürst Friedrich Wilhelms Nordb.	Kassel	4	3	1400—2000	—
45	Leipzig-Dresdener	Direktorium der Leipzig-Dresdener Eisenb.-Komp.	Leipzig	5	5	1200—2000	—
46	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	Direktorium der Ludwigs-E.-G.	Nürnberg	7	—	—	—
47	Lübeck-Büchener	Direktion der Lübeck-Büchener E.-G.	Lübeck	3	2	600—2400	—
48	Lüttich-Mastrichter	Verwaltungsrath der Lüttich-Mastrichter E.-G.	Brüssel u. Lüttich	9	—	—	—
49	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	Direktorium d. Magdeb.-Cöthen-Halle-Leipz. E.-G.	Magdeburg	—	6	1000—4000	—
50	a. Magdeburg-Halberstädter	Direktorium der Magdeburg-Halberstädter E.-G.	Magdeburg	5	3	400—1600	—
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	Verwaltung der Magdeburg-Wittenbergeschen E.-G.	Magdeburg	—	3	800—2500	—
	c. Cöthen-Bernburger	Betriebs-Verwaltung der Cöthen-Bernburger E.	Cöthen	—	1	1200	—
51	Mecklenburgische	Direktion der Mecklenburgischen E.-G.	Schwerin	—	5	300—2800*	—
52	Mohacs-Fünfkirchener	Admin. der ersten k. k. priv. Donau-Dampfschifff.-G.	Wien	6	—	—	—
53	Neisse-Brieger	Direktorium der Neisse-Brieger E.-G.	Breslau	6*	—	—	—
54	Niederländische Rhein-E	Direktion der Niederländischen Rhein-E.-G.	Utrecht	—	4	1428—4571	—
55	Niederschlesische Zweigbahn	Direktion der Niederschlesischen Zweigb.-Gesellschaft	Glogau	2	3	100—250	—
56	a. Oesterreichische nördliche b. Oesterreich. südöstliche c. Wien-Neu-Szönyer	Verwaltungsr. der k. k. priv. Oesterr. Staats-E.-G.	Wien	20	—	—	—
57	Oppeln-Tarnowitzer	Direktion der Oppeln-Tarnowitzer E.-G.	Breslau	4	—	—	—
58	a. Pfälzische Ludwigsbahn b. Pfälzische Maximiliansb.	Direktion der Pfälzischen Eisenbahnen	Ludwigshafen a. Rh.	24	2	2857 4572	—
59	Rheinische	Direktion der Rheinischen E.-G.	Köln	5*	1	2000	—
60	a Südbahn, Oesterreichische b. Nordtiroler c. Venetianische u. Südtirol.	Verwaltungsrath der k. k. priv. Südbahn-Ges.	Wien	21	—	—	2180—5700
61	Süd-Norddeutsche	Verwaltgsr. der k. k. priv. Süd-Nordd. Verbindgsb.	Wien	11	—	—	—
62	Taunus-Bahn	Verwaltungsrath der Taunus-Eisenbahn-Gesellschaft	Frankfurt a. M.	6	—	—*	—
63	Theiß-Bahn	Verwaltungsrath der k. k. priv. Theiß-E.-G.	Wien	15	—	—	—*
64	a. Thüringische b. Werra-E.	Direktion der Thüringischen E.-G.	Erfurt	3	4	400—1700	—
65	a. Warschau-Wiener b. Warschau-Bromberger	Direktion der Warschau-Wiener u. Warschau-Bromberger Eisenbahn	Warschau	—	3	3000—5000*	2506

I. Staatsbahnen.	3 Kontrolirende Behörde.	4 Zahl der Mitglieder a. wirkliche.	4 b. stellvertretende.	5 Oberster ausführender Beamte (bei Privatbahnen). Amtstitel.	5 Gehalt. Thlr.
1 Badische	Großherzogl. Badisches Handels-Ministerium	—	—	—	—
2 Bayerische (u. gepacht. Zwgb.)	Königl. Ministerium des Handels und der öffentl. Arbeiten	—	—	—	—
3 Braunschweigische	Herzogl. Braunschweig-Lüneburgisches Staats-Ministerium	—	—	—	—
4 Hannoversche	Königl. Ministerium des Innern	—	—	—	—
5 Main-Neckar	Großherzogl. Hessisches Ministerium der Finanzen, Großherzogl. Badisches Handels-Ministerium und Senat der freien Stadt Frankfurt	—	—	—	—
6 Main-Weser	Die Finanz-Ministerien von Kurhessen und dem Großherzogthum Hessen und der Senat der freien Stadt Frankfurt	—	—	—	—
7 Nassauische	Herzogl Nassauische Landes-Regierung	—	—	—	—
8 Preuß. Niederschles.-Märk.	Königl. Preuß. Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten	—	—	—	—
9 „ Ostbahn					
10 „ Saarbrücker (u. Trier)					
11 „ Westfälische					
12 Sächsische östliche	Königl. Sächsisches Finanz-Ministerium, Abtheilung für öffentliche Arbeiten und Verkehrsmittel	—	—	—	—
13 Sächsische westliche					
14 Württembergische	Königl. Württembergisches Finanz-Ministerium	—	—	—	—
II. Privatbahnen					
a) unter Staatsverwaltg.					
15 Aach.-Düss. Ruhrorter a. Aach.-Düssel.	Königl. Preuß. Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten — Gesellschafts-Deputation	5	5	—	—
15 Aach.-Düss. Ruhrorter b. Ruhrort-Crf.	Königl. Preuß. Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten — Gesellschafts-Deputation	5	5	—	—
16 Bergisch-Märkische	Königl. Preuß. Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten — Gesellschafts-Deputation	12	12	—	—
17 a. Löbau-Zittauer	Königl. Sächs. Finanz-Ministerium, Abtheilung für öffentliche Arbeiten ꝛc. — Gesellschafts-Ausschuß	9	—	—	—
17 b. Zittau-Reichenberger	Königl. Sächs. Finanz-Ministerium, Abtheilung für öffentliche Arbeiten ꝛc. — Gesellschafts-Ausschuß	9	—	—	—
18 a. Oberschlesische	Königl. Preuß. Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten — Verwaltungsrath der Oberschlesischen E.-G.	15	6	—	—
18 b. Breslau-Posen-Glogauer					
19 Stargard-Posener	Königl. Preuß. Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten — Verwaltgsr. d. Starg.-Pos.	5	—	—	—
20 Rhein-Nahe-E.	Königl. Preuß. Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten — Verwaltungs-Ausschuß	7	—	—	—
21 Wilhelms-Bahn	Königl. Preuß. Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten — Verwaltungsrath	6	3	—	—
b) in Privatverwaltung.					
22 Aachen-Mastrichter	Kontrol-Kommission	10*	—	Spezial-Direktor	1600
23 Alberts-Bahn	Gesellschafts-Ausschuß	12	—	Bevollm. u. Ober-Ingen.	1100*
24 Altona-Kieler	Ausschuß	25	—	—*	—
25 Aussig-Teplitzer	Revisions-Ausschuß	3	—	Administrativer Direktor Technischer Betriebs-Chef	2000 1880
26 Bayerische Ostbahnen	Ausschuß der General-Versammlung	18	—	Betriebs-Direktor	3429
27 Berlin-Anhaltische	Verwaltungsrath	13	—	Ober-Ingen. u. Betr.-Dir.	2830
28 a. Berlin-Hamburger	Ausschuß	30	—	—*	—
28 b. Hamburg-Bergedorfer	Ausschuß	20	—	Sub-Direktor	1620
29 Berlin-Potsdam-Magdebg.	Gesellschafts-Ausschuß	28	6	Betriebs-Direktor (zugleich Mitglied der Direktion)	2400
30 Berlin-Stettiner a. Stammbahn	Verwaltungsrath	15	—	Ober-Ingen. u. Betr.-Dir.	3500
30 Berlin-Stettiner b. Hinterpommer.					
30 Berlin-Stettiner c. Vorpommersche					
31 Böhmische Westbahn	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	3	3	General-Sekretär General-Inspektor	3000 3000
32 Breslau-Schweidnitz-Freibg.	Ausschuß	9	7	Betriebs-Direktor Spezial-Direktor	2100* 1500

II. Privatbahnen. (Forts.)	3 Kontrolirende Behörde.	4 Zahl der Mitglieder a. wirkliche.	4 Zahl der Mitglieder b. stellvertretende.	5 Oberster ausführender Beamte (bei Privatbahnen). Amtstitel.	5 Gehalt. Thlr.
33 Brünn-Rossitzer	Ausschuß	6	—	Betriebs-Direktor	2667
34 Buschtêhrader a. Kralup-Kladno b. Prag-Wejhybka c. Pferde-Bahn	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	3	—	Betriebs-Direktor	2400
35 Frankfurt-Hanauer	Rechnungs-Prüfungs-Ausschuß	5	—	Direktor	1600
36 Galizische Carl-Ludwig-B.	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	3	3	General-Inspektor General-Sekretär	7560 7560
37 Glückstadt-Elmshorner	Ausschuß	11	—	Ausführender Direktor	in Kol. 2c
38 Graz-Köflacher	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	2	—	Sekretär	1400
39 Hessische Ludwigs-E.	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	5	—	Direktor	2857
40 Homburger	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	3	—	Betriebs-Direktor	1143
41 Kaiser Ferdinands Nordb.	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	3	—	General-Inspektor General-Sekretär	7666 7666
42 Kaiserin Elisabeth a. Lokom.-Bahn b. Pferde-Bahn	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	3	—	Bau- u. Betriebs-Direktor	8100
43 Köln-Mindener (u. Gießener)	Administrationsrath	18	—	Spezial-Direktor	1100*
44 Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	Verwaltungsrath	12	—	—	—
45 Leipzig-Dresdener	Gesellschafts-Ausschuß	30	—	Bevollmächtigter	1500*
46 Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	Ausschuß	7	—	Techn. Betriebs-Inspektor	630
47 Lübeck-Büchener	Ausschuß	15	—	—	—
48 Lüttich-Mastrichter	Kommissarien der Gesellschaft	5	—	Direktor	1866
49 Magdb.-Cöthen-Halle-Leipz.	Gesellschafts-Ausschuß	24	12	Betriebs-Direktor	1700
50 a. Magdeburg-Halberstädter	Ausschuß der Magdeburg-Halberstädter E.-G.	21	6	Ober-Ingen. u. Baurath	1800
b. Magdeb.-Wittenbergesche				Ober-Ingen. u. Betr.-Dir.	1400
c. Cöthen-Bernburger				—	—
51 Mecklenburgische	Ausschuß	12	—	—*	—
52 Mohacs-Fünfkirchener		—	—	Betriebs-Direktor	
53 Neisse-Brieger	Ausschuß	5	5	—*	—
54 Niederländische Rhein-E.	Kommissarien der Gesellschaft	21	—	Ingenieur der Gesellschaft	3429
55 Niederschlesische Zweigbahn	Verwaltungsrath	9	3	Ober-Ingen. u. Betr.-Dir.	1200*
56 a. Oesterreich. nördliche b. Oesterreich. südöstliche c. Wien-Neu-Szönyer	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	3	—	General-Direktor	10666
57 Oppeln-Tarnowitzer	Ausschuß	5	3	Ober-Ingenieur, Spezial- u. Betriebs-Direktor	2680
58 a. Pfälzische Ludwigsbahn b. Pfälzische Maximiliansb.	Verwaltungs-Ausschuß der General-Versammlung	6	—	Direktor	4572
59 Rheinische	Administrationsrath	24	9	Spezial-Direktor (zugl. Mitglied der Direktion)	3000
60 a Südbahn, Oesterreichische b Nordtiroler c. Venetianische u. Südtirol.	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	3	—	General-Direktor	19200
61 Süd-Norddeutsche	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	4	—	Direktor	4000
62 Taunus-Bahn	Rechnungs-Prüfungs-Ausschuß	5	—	Betriebs-Direktor	2729
63 Theiß-Bahn	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	3	—	Direktor	7000
64 a. Thüringische	Verwaltungsrath	12*	—	Ober-Ingen. u. Betr.-Dir.	2300
b. Werra-E	Verwaltungsrath	12	—	Ober-Ingen u. Betr.-Insp.	1500
65 a. Warschau-Wiener	Verwaltungsrath	9	—	Ober-Ingenieur	1500
b. Warschau-Bromberger	Verwaltungsrath	9	—		

I. Staatsbahnen.	6	7
		Die Bahn führt
	von	über
1 Badische	Mannheim	Heidelberg (Zweigbahn nach Meckbach), Bruchsal, Durlach (Zweigbahn über Pforzheim nach Mühlacker), Carlsruhe (Zweigb. nach Maxau), Oos (Zweigb. nach Baden), Appenweier (Zweigb. nach Kehl), Offenburg, Freiburg, Basel (Zweigb. nach Scherzheim), Waldshut und Schaffhausen
2 Bayerische (u. gepcht. Zweigb.)	Lindau (am Bodensee)	Kempten (Flügelb. über Memmingen nach Neu Ulm), Kaufbeuren, Augsburg, Nördlingen (Zweigb. nach der Württembergischen Gr., Gunzenhausen (Flügelb. über Ansbach nach Würzburg), Nürnberg (Zweigb. von Furth nach Fürther Kreuzung), Erlangen, Bamberg, Lichtenfels (Zweigb. nach der Gr. bei Eberedorf), Hochstadt (Zweigb. nach Steckheim), Neuenmarkt (Zweigb. nach Bayreuth)
	Bamberg	Schweinfurt, Würzburg, Lohr und Aschaffenburg
	Ulm	Augsburg, Pasing (Zweigb. nach Starnberg), München, Holzkirchen (Zweigb. nach Miesbach), Rosenheim (Zweigb. nach der Tiroler Gr. bei Kufstein) u. Traunstein
3 Braunschweigische	d. Braunschw.-Hann. Gr.	Braunschweig, Wolfenbüttel, (Zweigb. über Börssum nach Harzburg und von Börssum nach Kreiensen), Jerrheim (Zweigbahn nach Helmstedt)
4 Hannoversche	Hannover	Lehrte Lehrte, Celle, Uelzen und Lüneburg (Zweigb. nach Hohnstorf) Wunstorf, Verden, Bremen, Burg Lehnin (Zweigbahn nach Vegesack) Wunstorf, Minden, Löhne, Osnabrück und Rheine Nordstemmen (Zweigb. über Hildesheim nach Lehrte), Kreiensen und Göttingen
5 Main-Neckar	Frankfurt a. M.	Darmstadt, Heppenheim, Ladenburg und Friedrichsfeld
6 Main-Weser	Kassel	Guntershausen, Trensa, Marburg, Gießen und Friedberg
7 Nassauische	Wiesbaden	Biebrich, Ettville, Rüdesheim, Oberlahnstein, Ems, Nassau, Diez, Limburg u. Weilburg
8 Preuß. Niederschles.-Märk.	Berlin	Fürstenwalde, Frankfurt a. O., Guben, Seran, Hansdorf, Kohlfurt (Zweigbahn nach Görlitz), Bunzlau, Hainau, Liegnitz und Neumarkt
9 " Ostbahn	Frankfurt a. O.	Landsberg, Kreuz, Bromberg (Zweigb. über Thorn nach Ottlotschin, Dirschau (Zweigbahn nach Danzig), Königsberg, Insterburg u. Gumbinnen
10 " Saarbrücker (n. Trier)	der Bayer. Gr. bei Berbach St. Johann Saarbrücken	Neunkirchen, Friedrichsthal u. St. Johann-Saarbrücken Saarlouis, Merzig, Saarburg u. Conz (Zweigb. nach der Gr. bei Wasserbillig)
11 " Westfälische	der Kurh. Gr. bei Haneda	Warburg, Altenbeken, (Zweigb. nach der Braunschw. Gr. bei Hörter) Paderborn, Soest, Hamm und Münster
12 Sächsische östliche	Altstadt Dresden	Pirna, Königstein und Krippen (Schandau)
	Neustadt Dresden	Radeberg, Bischofswerda, Bautzen, Löbau und Reichenbach
	Tharandt	Klingenberg und Colmnitz
13 Sächsische westliche	Leipzig	Altenburg, Geyssitz, Crimmitschau, Werdau (Zweigb. nach Zwickau) Reichenbach und Plauen
	Riesa	Döbeln, Waldheim, Chemnitz, Glauchau (Zweigb. nach Geyssitz), Zwickau, Niederschlema (Zweigb. nach Neustädtel resp. Schneeberg) und Aue
14 Württembergische	Bruchsal (in Baden)	Mühlacker, Bietigheim (Zweigb. nach Hall), Stuttgart, Cannstatt (Zweigb. nach Nördlingen), Eßlingen, Plochingen (Zweigbahn nach Rottenburg), Ulm und Biberach
II. Privatbahnen		
a) unter Staatsverwaltg.		
15 Aach.-Düss. Ruhrorter a. Aach.-Düssel	Aachen	Rheydt, Gladbach u. Neuß
b. Ruhrort-Crf.	Ruhrort	Uerdingen, Crefeld und Viersen
16 Bergisch-Märkische	Düsseldorf	Bohwinkel, Elberfeld, Hagen, Dortmund und Unna
	Hagen und Herdecke	Letmathe (Zweigbahn nach Iserlohn), Altena und Altenhunden
	Dortmund und Witten	Langendreer, Steele und Essen
	Bohwinkel	über Langenberg nach Steele (Zweigbahn nach Dahlhausen)
17 a. Löbau-Zittauer	Löbau	Herrnhut und Oberoderwitz
b. Zittau-Reichenberger	Zittau	Grottau, Kratzau und Machendorf
18 a. Oberschlesische	Breslau	Brieg, Oppeln, Gleiwitz, Kattowitz und Myslowitz
b. Breslau-Posen-Glogauer	Breslau	Rawicz und Lissa (Zweigbahn über Fraustadt nach Glogau)
19 Stargard-Posener	Stargard	Arnswalde, Kreuz, Wronke und Samter
20 Rhein Nahe-E.	Bingerbrück	Kreuznach, Staudernheim, Kirn, Oberstein, Birkenfeld und St. Wendel
21 Wilhelms-Bahn	Cosel	Rendza (Zweigbahn nach Nicolai), Ratibor (Zweigb. nach Loobschütz) und Annaberg
b) in Privatverwaltung.		
22 Aachen-Mastrichter	Aachen	Valkenburg, Mastricht, Hasselt und St. Trond
23 Alberts-Bahn	Dresden	Potschappel (3 größere Zweigbahnen nach Kohlenbergwerken)
24 Altona-Kieler	Altona	Elmshorn, Neumünster (Zweigbahn über Neudorf nach Neudesburg)
25 Aussig-Teplitzer	Aussig	Karbitz (Zweigb. nach Kohlengruben)
26 Bayerische Ostbahnen	München	Landshut, Geisselhöring (Zweigbahn nach der Landesgr. bei Passau), Regensburg, Schwandorf (Zweigb. nach der Landesgr. bei Furth a. W.), Amberg und Sulzbach
	Irrenlohe (Schwandorf)	Weiden (Zweigb. nach Bayreuth)
27 Berlin-Anhaltische	Berlin	Luckenwalde, Jüterbogk (Zweigb. nach Roderau), Wittenberg (Zweigbahn über Dessau nach Wehlen), Bitterfeld (Zweigbahn nach Dessau und Leipzig)
28 a. Berlin-Hamburger	Berlin	Wittenberge, Hagenow, Büchen (Zweigbahn nach Lauenburg)
b. Hamburg-Bergedorfer	Hamburg	
29 Berlin-Potsdam-Magdebg.	Berlin	Potsdam, Brandenburg, Genthin und Burg
30 Berlin-Stettiner a. Stammbahn	Berlin	Bernau, Neustadt-Eberswalde, Angermünde, Stettin und Damm
b. Hinterpommer.	Stargard	Freienwalde, Wangerin, Labes, Schivelbein u. Belgard (Zweigb. über Cörlin nach Colberg)
c. Vorpommersche	Angermünde	Prenzlau, Pasewalk (Zwgb. nach Stettin), Anclam, Züssow (Zwgb. nach Wolgast) u. Greifswald
31 Böhmische Westbahn	Prag	Beraun, Rakigan, Chrast (Zwgb. nach Radnitz), Pilsen, Rürschan und Taus
32 Breslau-Schweidnitz-Freib.	Breslau	Canth, Königszelt und Freiburg
	Liegnitz	Jauer, Striegau, Schweidnitz und Reichenbach

8	9	
nach	In die Bahn münden (innerhalb ihrer Endpunkte):	
Constanz	bei Friedrichsfeld u. Heidelberg die Main-Neckar-Bahn, bei Bruchsal resp. Mühlacker die Königl. Württembergische Staats-E., bei Waldshut (Mitte Rheinbrücke) u. bei Schaffhausen die Schweizerische Nordostbahn	1
Hof resp. b. zur Sächs. Gr.	bei Augsburg die Maximiliansb., bei Nürnberg die Bayerischen Ostbahnen und die Nürnberg-Fürther E., bei Bamberg die Ludwigs-Westbahn	2
d. Bayer.-Hess. Gr. b. Kahl	bei Würzburg die Flügelbahn nach Gunzenhausen	
Salzburg	bei Neu-Ulm die Illerbahn (Neu-Ulm-Kempten), bei Augsburg die Ludwigs-Südnordb., bei München die Bayerischen Ostb.	
Oschersleben		3
Braunschweig Harburg Geestemünde Emden Kassel	bei Minden die Köln-Mindener E., bei Rheine die Westfälische E. u. bei Kreiensen die Braunschweigische Südbahn	4
Heidelberg	bei Frankfurt a. M. u. Darmstadt die Hessische Ludwigs-E., bei Frankfurt die Offenbach-Frankfurter und bei Friedrichsfeld die Großherzogl. Badische Staats-E.	5
Frankfurt a. M.	bei Guntershausen die Kurfürst Friedrich Wilhelms Nordb. u. bei Gießen die Köln-Gießener Bahn	6
Wetzlar	bei Oberlahnstein die von Koblenz nach Oberlahnstein führende Zweigb. der Rheinischen E.	7
Breslau	bei Frankfurt a. O. die Preuß. Ostbahn, bei Hanadorf die Niederschlesische Zweigbahn, bei Liegnitz die Breslau-Schweidnitz-Freiburger (Königszelt-Liegnitzer) Eisenbahn	8
d. Russ. Gr. b. Eydtkuhnen	bei Kreuz die Stargard-Posener E.	9
der Franz. Grenze bei Forbach Trier	bei Neunkirchen die Rhein-Nahe-E.	10
Rheine	bei Soest die Bergisch-Märkische E. (Linie Dortmund-Soest), bei Hamm die Köln-Mindener E.	11
Bodenbach Görlitz Freiberg Hof	bei Löbau die Löbau-Zittauer Eisenbahn	12
Schwarzenberg	bei Wüstenbrand die Chemnitz-Würschnitzer Eisenbahn	13
Friedrichshafen	bei Mühlacker die Großherzogl. Badische u. bei Ulm die Königl. Bayerische Staats- (Maximilians-) Bahn	14
Düsseldorf	bei Richterich (unweit Aachen) die Aachen-Maastrichter E., bei Gladbach die Ruhrort-Crefelder E. und bei Neuß die Rheinische E.	15a
Gladbach	bei Crefeld die Rheinische E.	- b
Soest Siegen Duisburg u. Oberhausen	bei Dortmund die Köln-Mindener E.	16
Zittau		17a
Reichenberg i. B.		- b
Oswiecim	bei Brieg die Neisse-Brieger E., bei Oppeln und Tarnowitz die Oppeln-Tarnowitzer E., bei Kosel und Emanuelssegen die Wilhelmsb. und bei Kattowitz die Warschau-Wiener E.	18a
Posen		- b
Posen	bei Kreuz die Königl. Preuß. Ostbahn	19
Neunkirchen		20
d. Preuß. Gr. bei Oderberg		21
Landen	bei Richterich die Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter E., in Maastricht die Lüttich-Maastrichter E.	22
Tharandt		23
Kiel	bei Elmshorn die Glückstadt-Elmshorner E.	24
Teplitz		25
Nürnberg Mitterteich (bis Eger im Bau)		26
Halle	bei Roßlau die Herzogl. Anhaltische Leopoldsbahn (im Betriebe der Berlin-Anhaltischen E.-G.)	27
Bergedorf (bis Hamburg im)	bei Wittenberge die Magdeburg-Wittenbergesche, bei Hagenow die Mecklenburgische u. bei Büchen die Lübeck-Büchener E.	28a
Bergedorf		- b
Magdeburg		29
Stargard	bei Angermünde und Stettin die Vorpommerschen Linien	30a
Cöslin		- b
Stralsund		- c
Furth am Walde		31
Waldenburg resp. Hermsdorf Frankenstein		32

II. Privatbahnen. (Forts.)	6	7
		Die Bahn führt
	von	über
33 Brünn-Rossitzer	Brünn	Ober-Gerspitz, Tetschitz und Rossitz
34 Buschtéhrader a. Kralup-Kladno	Kralup	Brandeisl
34 Buschtéhrader b. Prag-Wejhybka	Prag	Rössel
34 Buschtéhrader c. Pferde-Bahn	Wejhybka	Rinholec
35 Frankfurt-Hanauer	Frankfurt a. M.	Mainkur, Hanau und Groß-Auheim
36 Galizische Carl-Ludwig-B.	Kratau	Bierzanow, (Zweigb. nach Wieliczka), Podlesie (Zweigbahn nach Niepolomice), Bochnia, Tarnow, Rzeszow, Jaroslau und Przemysl
37 Glückstadt-Elmshorner	Elmshorn	Glückstadt und Crempe
38 Graz-Köflacher	Graz	Voitsberg
39 Hessische Ludwigs-E.	Bingen	Jugelheim, Mainz, Oppenheim und Worms
39 Hessische Ludwigs-E.	Mainz	Gustavsburg, Darmstadt und Dieburg
39 Hessische Ludwigs-E.	Mainz (Bischofsheim)	Rüsselsheim, Raunheim und Kelsterbach
40 Homburger	Homburg	
41 Kaiser Ferdinands Nordb.	Wien	Floridsdorf (Zweig. nach Stockerau), Gänserndorf (Zweigb. nach Marchegg), Lundenburg (Zweigb. nach Brünn), Prerau (Zweigb. nach Olmütz), Schönbrunn (Zweigb. nach Troppau), Ostrau (Zweigb. nach Witkowitz), Oderberg (Zweigb. nach Annaberg), Dziedzitz (Zweigb. nach Bielitz), Trzebinia (Zweigb. nach Myslowitz), Szczakowa (Zweigb. nach Granica)
42 Kaiserin Elisabeth a. Lokom.-Bahn	Wien	St. Pölten, Linz, Wels (Zweigb. nach der Bayerischen Grenze bei Passau), Lambach (Zweigb. nach Gmunden), Vöcklabruck und Frankenmarkt
42 Kaiserin Elisabeth b. Pferde-Bahn	Linz (Urfahr)	St. Magdalena, Oberndorf, Lest, Kerschbaum, Angern und Holtau
43 Köln-Mindener (u. Gießener)	Deutz (Köln)	Düsseldorf, Duisburg, Oberhausen (Zweigbahn nach Ruhrort und über Wesel nach Emmerich), Dortmund, Hamm und Bielefeld
43 Köln-Mindener (u. Gießener)	Deutz (Köln)	Siegburg, Betzdorf (Zweigb. nach Siegen), Dillenburg und Wetzlar
44 Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	Gerstungen	Bebra, Guntershausen und Kassel, Hümme (Zweigbahn nach Carlshafen)
45 Leipzig-Dresdener	Leipzig	Riesa, Röderau und Coswig (Zweigbahn nach Meissen)
46 Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	Nürnberg	Muggenhof
47 Lübeck-Büchener	Lübeck	Ratzeburg und Mölln
48 Lüttich-Mastrichter	Lüttich	Visé und Eysden
49 Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	Magdeburg	Schönebeck (Zweigb. nach Staßfurt und Löddersburg), Cöthen und Halle
50 a. Magdeburg-Halberstadter	Magdeburg	Langenweddingen, Hadmersleben, Oschersleben, Halberstadt und Quedlinburg
b. Magdeb.-Wittenbergesche	Magdeburg	Welmirstedt, Mahlwinkel, Tangerhütte (Zweigb. nach Bitben), Stendal, Osterburg und Seehausen
c. Cöthen-Bernburger	Cöthen	Biendorf, (Zweigb. nach den Kohlengruben Preußlitz, Körmigk und Gerlebogk)
51 Mecklenburgische	Hagenow	Schwerin, Kleinen (Zweigb. nach Wismar), Bützow (Zweigb. nach Güstrow)
52 Mohacs-Fünfkirchener	Uszög (bei Fünfkirchen)	Villany
53 Neisse-Brieger	Brieg	Grottkau
54 Niederländische Rhein-E.	Amsterdam u. Rotterdam	Utrecht und Arnheim
55 Niederschlesische Zweigbahn	Glogau	Klopschen, Sprottau und Sagan
56 a Oesterreich. nördliche	Brünn u. Olmütz	Böhm.-Trübau, Pardubitz, Prag, Aussig und Bodenbach
56 b. Oesterreich. südöstliche	Marchegg	Preßburg, Pesth, Czegled, Szegedin, Temesvar u. Jassenova (Flügelb. nach Oravicza)
56 c. Wien-Neu-Szönyer	Wien	Bruck a. L. und Raab
57 Oppeln-Tarnowitzer	Oppeln	Malapane, Kl. Stanisch, Zawadzki und Tworog
58 a. Pfälzische Ludwigsbahn	d. Bayer. Gr. bei Bexbach	Homburg (Zweigb. nach Zweibrücken), Kaiserslautern, Neustadt, Schifferstadt (Zweigbahn über Speyer nach Germersheim), Ludwigshafen und Frankenthal
58 b. Pfälzische Maximiliansb.	Neustadt	Edenkoben, Landau und Winden (Zweigb. nach Maximiliansau)
59 Rheinische	Köln	Düren (Zweigbahn nach Euskirchen) und Aachen
59 Rheinische	Cleve	Crefeld, Köln, Bonn und Koblenz (Zweigbahn nach Oberlahnstein)
60 a. Südbahn, Oesterreichische	Wien	Mödling (Zweigb. nach Laxenburg), Wiener-Neustadt (Zweigb. nach Oedenburg), Bruck a. M., Graz, Marburg, Cilli, Steinbrück (Flügelb. über Agram nach Sissek), Laibach und Nabresina
60 a. Südbahn, Oesterreichische	Pragerhof	Kanizsa und Stuhlweissenburg
60 b. Nordtiroler	Innsbruck	Hall, Schwaz, Brixlegg und Wörgl
60 c. Venetianische u. Südtirol.	Nabresina	Udine, Mestre (Zwgb. nach Venedig), Padua, Vicenza, Verona (Zwgb. nach Mantua)
60 c. Venetianische u. Südtirol.	Verona	Roveredo und Trient
61 Süd-Norddeutsche	Pardubitz	Königgrätz, Josefstadt (Zweigbahn nach Schwadowitz), Falgendorf und Turnau
62 Taunus-Bahn	Frankfurt a. M.	Höchst (Zweigb. nach Soden), Hochheim und Castel (Mainz gegenüber)
63 Theiß-Bahn	Czegled	Szolnok (Flügelb. nach Arad), Püspök-Ladany (Flügelb. nach Großwardein), Debreczin, Nyiregyhaza, Tokay und Miskolcz
64 a. Thüringische	Halle	Merseburg, Corbetha (Zweigb. nach Leipzig), Weißenfels (Zweigbahn nach Gera), Naumburg, Apolda, Weimar, Erfurt, Gotha und Eisenach
64 b. Werra E.	Eisenach	Salzungen, Meiningen, Hildburghausen und Eisfeld
65 a. Warschau-Wiener	Warschau	Skierniewice (Zweigb. nach Lowicz), Rokicin, Petrikau, Radomsk, Zakkowitz (Zwgb. nach Granica)
65 b. Warschau-Bromberger	Lowicz	Kutno, Ostrów und Wloclawek

8	9	
nach	**In die Bahn münden** (innerhalb ihrer Endpunkte):	
Segen Gottes u. Zbeschau	bei Ober-Gerspitz die a. p. Kaiser Ferdinands Nordbahn	33
Kladno		34a
Wejhybka		- b
Lana (Pine)		- c
der Kurh.-Bayer. Gr. bei Kahl (ger. bis Aschaffenburg)		35
Lemberg		36
Itzehoe		37
Köflach	bei Oberdorf mehrere Kohlenzweigbahnen	38
der Hess.-Bayer. Grenze Aschaffenburg Frankfurt a. M.	bei Darmstadt die Main-Neckar-E.	39
Frankfurt a. M.		40
Krakau	bei Oderberg (Preuß. Grenze bei Annaberg) die Preuß. Wilhelmsb., bei Oswiecim die Oberschlesische E.	41
d. Bayer. Gr. bei Salzburg	bei Linz die Pferdebahn nach Budweis	42a
Budweis		-
Minden Gießen	bei Düsseldorf, Duisburg, Oberhausen und Dortmund die Bergisch-Märkische, bei Hamm die Westfälische und bei Löhne die Hannoversche Westbahn bei Wetzlar die Herzogl. Nassauische Staatsbahn	43
der Kurh. Gr. bei Hanau	bei Guntershausen die Main-Weser-Bahn, bei Kassel die Hannoversche Südbahn	44
Dresden Fürth	bei Riesa die Sächsische westl. (Niedererzgebirgische) Staatsb., bei Röderau die Berlin-Anhaltische E. und bei Priestewitz die Zweigbahn nach Großenhain bei Fürther Kreuzung (Muggenhof) die Königl. Bayerische Staatsb.	45 46
Büchen		47
Mastricht		48
Leipzig	bei Cöthen die Berlin-Anhaltische u. Cöthen-Bernburger E., bei Halle die Thüringische u. Berlin-Anhaltische E.	49
Thale	bei Oschersleben die Herzogl. Braunschweigsche Staats-E.	50a
Wittenberge		- b
Bernburg		- c
Rostock		51
Mohacs		52
Neisse		53
d. Preuß. Gr. b. Emmerich	bei Utrecht die Niederländische Central-E., bei Arnheim die Niederländische Staats-E. und bei Zevenaar die Rheinische E.	54
Hansdorf		55
der Böhm.-Sächs. Grenze	bei Pardubitz die Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn, bei Prag u. Kralup die Buschtiehrader E. und bei Aussig die Aussig-Teplitzer E.	56a
Bazias	bei Czegled die Theiß-Bahn	- b
Neu-Szöny		- c
Tarnowitz		57
d. Bayer.-Hess. Gr. bei Worms	bei Neustadt die Pfälzische Maximiliansbahn	58a
Weißenburg		- b
Herbesthal und Eupen Bingerbrück Triest	bei Aachen die Aachen-Mastrichter, bei Aachen und Neuß die Aachen-Düsseldorfer E. bei Crefeld die Ruhrort-Crefelder u. bei Köln die Köln-Mindener E. bei Graz die Graz-Köflacher E., bei Nabresina die Venetianische Linie	59 60a
Ofen und Neu-Szöny		- b
der Bayer. Gr. bei Kufstein		- c
Peschiera resp. Landesgr. Botzen		
Reichenberg i. B.		61
Biebrich und Wiesbaden	bei der Haltestelle Biebricher Curve die Nassauische Staatsbahn	62
Kaschau		63
Gerstungen	bei Erfurt die Zweigb. nach Ilversgehofen, bei Fröttstedt die Pferdeb. nach Waltershausen u. bei Eisenach die Werra-E.	64a
Coburg und Sonneberg		- b
d. Preuß. Gr. b. Sosnowice		65a
d. Preuß. Gr. b. Otloczyn		- b

	I. Staatsbahnen.	10 Länge der Bahn Meilen (à 2000 Ruthen = 7532 Meter).	10 Kilometer.	11 a. Davon sind verpachtet Meilen.	11 b. Außerdem sind gepachtet Meilen.	12 Also Betriebslänge Meilen.	12 Kilometer.	12 Mittlerer Jahresdurchschnitt Meilen.	12 Kilometer.	13 In den Tarifen wird die Bahnlänge angenommen auf Meilen.	14 Von der Bahnlänge (Kol. 10) sind doppelgeleisig Meilen.	Kilometer.
1	Badische	74,46	560,81	—	—	74,46	560,81	—	—	74,5	36,40	274,16
2	Bayerische (u. gepacht. Zwgb.)	159,55	1203,99	5,95	27,14	181,74	1368,91	172,88	1302,13	181,74	17,95	134,45
3	Braunschweigische	27,01	203,44	—	—	27,01	203,44	26,93	202,84	27,5	11,09	83,53
4	Hannoversche	109,67	826,03	—	10,27	119,94	903,39	118,44	892,09	—	37,68	283,81
5	Main-Neckar	11,62	87,52	—	—	11,62	87,52	—	—	11,82	10,25	77,20
6	Main-Weser	26,59	200,28	—	—	26,59	200,28	—	—	27*	17,93*	135,04
7	Nassauische	25,08	188,88	—	—	25,08	188,88	—	—	25,14	—	—
8	Preuß. Niederschles.-Märk.	51,62	388,801	—	—	51,62	388,801	—	—	51,8	51,31	386,466
9	" Ostbahn	109,33	823,47	—	—	109,33	823,47	—	—	108,93	10,78	81,2
10	" Saarbrücker (u. Trier)	18,614	140,20	—	0,84	19,254	145,02	—	—	19,254	4,36	32,84
11	" Westfälische	33,21*	250,14	0,81	—	32,60	245,54	28,47	214,44	32,62	—	—
12	Sächsische östliche	24,26	182,73	—	1,46	25,72	193,72	—	—	26,39	22,32	168,12
13	Sächsische westliche	45,43	342,18	—	3,16	48,59	365,98	—	—	48,69 resp. 49,29*	38,03	286,44
14	Württembergische	70,23	528,97	—	—	70,23	528,97	68,95	519,33	70,23	18,58	140,0
	II. Privatbahnen											
	a) unter Staatsverwaltg.											
15	Aach.-Düss. Ruhrorter a. Aach.-Düssel.	11,43	86,096	—	—	11,43	86,096	—	—	11,4	0,63	4,75
	b. Ruhrort-Crf.	5,601	42,189	—	—	5,601	42,189	—	—	5,6	—	—
16	Bergisch-Märkische	48,15	362,67	—	—	48,15	362,67	47,97	361,31	48,90*	9,49	70,95
17	a. Löbau-Zittauer	4,51	33,97	—	—	4,51	33,97	—	—	4,5	0,04	0,30
	b. Zittau-Reichenberger	3,55	26,74	—	—	3,55	26,74	—	—	3,58	—	—
18	a. Oberschlesische	35,74	269,19	2,0	—	33,74*	254,13	—	—	34,2 resp. 33,7*	26,06	196,28
	b. Breslau-Posen-Glogauer	27,84	209,69	—	—	27,84	209,69	—	—	27,8	—	—
19	Stargard-Posener	22,63	170,45	—	—	22,63	170,45	—	—	22,6	—	—
20	Rhein-Nahe-E.	16,02	120,662	—	—	16,02	120,662	—	—	16,17	—	—
21	Wilhelms-Bahn	21,38	161,03	—	2,08	23,46	176,70	—	—	23,46	—	—
	b) in Privatverwaltung.											
22	Aachen-Mastrichter	8,68	65,37	—	3,72	12,40	93,40	—	—	12,4	0,75	5,65
23	Alberts-Bahn a. Hauptb.	1 81	13,63	—	—	5,11	38,49	—	—	2,0	0,29	2,18
	b. Zweigb.	3,30	24,86	—	—					3,2	—	—
24	Altona-Kieler	18,70	140,85	—	—	18,70	140,85	—	—	18,8	3,93	29,30
25	Aussig-Teplitzer a. Hauptb	2,42	18,227	—	—	3,32	25,006	—	—	3,0	—	—
	b. Zweigb.	0,90	6,779									
26	Bayerische Ostbahnen	79,7	600,30	1,1		78,6	592,02	72,7	547,58	78,6	1,2	9,04
27	Berlin-Anhaltische	47,40	357,02	—	1,74	49,14	370,12	—	—	48,50	13,09	98,59
28	a. Berlin-Hamburger	37,57	282,98	—	2,09	39,66	298,72	—	—	39,7	31,86	239,97
	b. Hamburg-Bergedorfer	2,09	15,742	2,09	—	—	—	—	—	—	1,83	13,784
29	Berlin-Potsdam-Magdebg.	19,537	147,153	—	—	19,537	147,153	—	—	20	18,91	142,43
30	Berlin-Stettiner a. Stammbahn	22,49	169,39	—	—	22,49	169,39	—	—	22,49	9,84	74,11
	b Hinterpommer.	22,80	171,73	—	—	22,80	171,73	—	—	22,80	—	—
	c. Vorpommersche	30,47	229,50	—	—	30,47*	229,50	—	—	30,47	—	—
31	Böhmische Westbahn	25,77	194,1	—	0,89	26,66	200,30	—	—	27,0	—	—
32	Breslau-Schweidnitz-Freibg	22,995	172,45	—	—	22,995	172,45	—	—	22,9	—	—

15		
Der Betrieb ist eröffnet		
a. streckenweise zuerst am	b. auf der ganzen Bahn am	
12. September 1840 .	15. Juni 1863 . . .	1
1. Juni 1838 . . .	1. Juli 1864 . . .	2
1. Dezember 1838* .	10. März 1864 . . .	3
19. Mai 1844 . . .	15. März 1864 . . .	4
22. Juni 1846 . . .	1. August 1846 . . .	5
19. Dezember 1849 . .	15. Mai 1852 . . .	6
11. August 1856* . .	10. Januar 1863 . .	7
23. Oktober 1842 . .	15. Oktober 1846 . .	8
27. Juli 1851* . . .	4. Dezember 1862 . .	9
15. September 1850* .	29. August 1861 . .	10
4. Oktober 1850* . .	1. Oktober 1864 . .	11
1. August 1848* . .	11. August 1862 . .	12
19. September 1842* .	19. September 1859 .	13
22. Oktober 1845* . .	3. Oktober 1863 . .	14
12. August 1852 . .	17. Januar 1853 . .	15a
5. Oktober 1849 . .	15. Oktober 1851 . .	- b
20. Dezember 1838* .	31. März 1864 . . .	16
. . . . .	10. Juni 1848 . . .	17a
. . . . .	1. Dezember 1859 . .	- b
22. Mai 1842 . . .	16. März 1863 . .	18a
29. Oktober 1856 . .	18. Mai 1858 . . .	- b
10. August 1847 . .	10. August 1848 . .	19
15. Juli 1858 . . .	26. Mai 1860 . . .	20
1. Januar 1846* . .	20. Dezember 1858 .	21
27. Januar 1853 . .	1. Oktober 1856 . .	22
. . . . .	28. Juni 1855 . . .	23a
. . . . .	1. April 1857 . . .	- b
. . . . .	(18. September 1844 resp.) (18. September 1845*)	24
. . . . .	20. Mai 1858* . . .	25
3. November 1858 .	15. August 1864 . .	26
1. September 1840* .	3. August 1859 . . Leopoldsb. 1. Novemb. 1863	27
15. Oktober 1846 . .	16. Dezember 1846 . .	28a
. . . . .	17. Mai 1842 . . .	- b
22. September 1838 .	7. August 1846* . .	29
1. August 1842 . .	1. Mai 1846 . . .	30a
. . . . .	1. Juni 1859 . . .	- b
16. März 1863 . . .	1. November 1863 .	- c
15. Oktober 1861 . .	2. April 1863 . . .	31
29. Oktober 1843 . .	1. November 1858 .	32

	II. Privatbahnen. (Forts.)	10		11		12				13	14	
		Länge der Bahn		a. Davon sind verpachtet	b. Außerdem sind gepachtet	Also Betriebslänge				In den Tarifen wird die Bahnlänge angenommen auf	Von der Bahnlänge (Kol. 10) sind doppelgeleisig	
								Mittlerer Jahresdurchschnitt				
		Meilen (à 2000 Klaftern = 7532 Meter)	Kilometer.	Meilen	Meilen.	Meilen.	Kilometer.	Meilen	Kilometer.	Meilen.	Meilen.	Kilometer.
33	Brünn-Rossitzer	3,75	28,245	—	—	3,75	28,245	—	—	3*	—	—
34	Buschtêhrader a. Kralup-Kladno	3,43	25,83	—	0,41*	3,84	28,92	—	—	3,0	—	—
	Buschtêhrader b. Prag-Wejhybka	3,26	24,55	—	—	3,26	24,55	—	—	3,3	—	—
	Buschtêhrader c. Pferde-Bahn	4,20	31,64	—	—	4,20	31,64	—	—	4,2	—	—
35	Frankfurt-Hanauer	3,29	24,78	—	2,17	5,46	41,136	—	—	5,55	—	—
36	Galizische Carl-Ludwig-B.	46,81	352,54	—	—	46,81	352,54	—	—	47,5	—	—
37	Glückstadt-Elmshorner	4,50	33,89	—	—	4,50	33,89	—	—	4,5	—	—
38	Graz-Köflacher	5,31	39,99	—	—	5,31	39,99	—	—	5,5	—	—
39	Hessische Ludwigs-E.	24,39	183,72	—	—	24,39	183,72	—	—	25,97	5,0	37,62
40	Homburger	2,41	18,15	—	—	2,41	18,15	—	—	2,5	—	—
41	Kaiser Ferdinands Nordb.	80,77	608,36	0,43	—	80,34	605,12	—	—	82,5	23	173,24
42	Kaiserin Elisabeth a. Lokom.-Bahn	57,47	432,86	0,75	0,21	56,93	428,80	—	—	56,93	5,09	38,34
	Kaiserin Elisabeth b. Pferde-Bahn	17,37	130,83	—	—	17,37	130,83	—	—	17,37	—	—
43	Köln-Mindener (u. Gießener)	71,007	534,824	2,107	—	68,90	518,954	—	—	68,9	39,997	301,257
44	Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	19,20	144,61	—	0,61	19,81	149,21	—	—	20,35	1,85	13,93
45	Leipzig-Dresdener	16,53	124,50	—	—	16,53	124,50	—	—	16,50	15,33	115,46
46	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	0,8	6,03	—	—	0,8	6,03	—	—	0,8	—	—
47	Lübeck-Büchener	6,30	47,45	—	—	6,30	47,45	—	—	6,30	—	—
48	Lüttich-Mastrichter	3,96	29,07	—	—	3,96	29,07	—	—	3,95	3,86	29,07
49	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	17,82	134,29	—	1,54	19,36	145,82	—	—	19,5	15,77	118,78
50	a. Magdeburg-Halberstädter	11,69	88,05	—	—	11,69	88,05	—	—	11,75	5,05	38,04
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	14,3*	107,71	—	—	14,2	107,71	—	—	14,3*	0,10	0,768
	c. Cöthen-Bernburger	4,0	30,128	—	—	4,0	30,128	—	—	2,75 resp. 4*	—	—
51	Mecklenburgische	19,27	145,14	—	—	19,27	145,14	—	—	19,3	—	—
52	Mohacs-Fünfkirchener	8,08	60,86	—	—	8,08	60,86	—	—	8,0	—	—
53	Neisse-Brieger	5,83	43,91	—	0,35	6,18	46,55	—	—	6,2	—	—
54	Niederländische Rhein-E.	21,70	163,44	—	1,54	23,24	175,04	—	—	24,50	8,09	60,93
55	Niederschlesische Zweigbahn	9,5	71,55	—	—	9,5	71,55	—	—	9,5	—	—
56	a. Oesterreichische nördliche	63,81	480,62	1,50	—	62,31	469,32	—	—	62,44	9,97	75,10
	b. Oesterreich. südöstliche	92,15	694,07	—	—	92,15	694,07	—	—	92,15	0,54	4,07
	c. Wien-Neu-Szönyer	20,93	157,64	—	—	20,93	157,64	—	—	21,15	—	—
57	Oppeln-Tarnowitzer	10,12	76,22	—	—	10,12	76,22	—	—	10,5	—	—
58	a. Pfälzische Ludwigsbahn	21,05	158,54	—	—	21,05	158,54	20,24	152,40	21,4	16,42	123,70
	b. Pfälzische Maximiliansb.	8,36	62,96	—	—	8,36	62,96	7,40	55,71	8,50	—	—
59	Rheinische	53,37	401,98	—	0,06*	53,43	402,43	49,84	375,39	53,75	21,84	164,50
60	a Südbahn, Oesterreichische	153,08	1152,998	—	—	153,08	1152,998	—	—	156	61,30	461,75
	b. Nordtiroler	10,04	75,62	0,29	—	9,75	73,44	—	—	10	—	—
	c. Venetianische u. Südtirol.	70,60	531,76	1,06	—	69,54	523,78	—	—	69,59	11,92	89,78
61	Süd-Norddeutsche	26,18	197,19	—	—	26,18	197,19	—	—	27	—	—
62	Taunus-Bahn	6,72	50,62	—	—	6,72	50,62	—	—	6,72	3,11	23,45
63	Theiß-Bahn	77,31	582,30	—	—	77,31	582,30	—	—	79,06	0,56	4,21
64	a. Thüringische	37,26	280,64	—	—	37,26	280,64	—	—	37,5	20,42	153,98
	b. Werra-E.	19,92	150,04	—	2,72	22,64	170,52	—	—	22,75	—	—
65	a. Warschau-Wiener	46,4	349,48	—	—	46,4	349,48	—	—	46,4	—	—
	b Warschau-Bromberger	18,7	140,84	—	—	18,7	140,84	—	—	18,7	—	—

15		
Der Betrieb ist eröffnet		
a. streckenweise zuerst am	b. auf der ganzen Bahn am	
2. Januar 1856 . .	10. August 1862 . .	33
5. November 1855 .	30. Juli 1856 . . .	34a
im Jahre 1833 . . .	1. November 1863 .	- b
	im Jahre 1836 . . .	- c
10. September 1848 .	22. Juni 1854 . . .	35
20. Februar 1856 . .	5. November 1861 .	36
19. Juli 1845 . . .	15. Oktober 1857 . .	37
. . . . .	3. April 1860 . . .	38
23. März 1853* . .	3. Januar 1863 . .	39
. . . . .	10. September 1860 .	40
6. Januar 1838 . .	1. Januar 1858 . .	41
15. Dezember 1858 . .	1 September 1861 .	42a
. . . . .	1. Mai 1836 . . .	- b
20. Dezember 1845 .	12. Januar 1862* . .	43
10. April 1848 . . .	25. September 1849 .	44
24. April 1837 . . .	(7. April 1839 . . . / Zwgb. am 1. Dzmbr. 1860)	45
. . . . .	7. Dezember 1835 .	46
. . . . .	16. Oktober 1851 .	47
. . . . .	24. November 1861 .	48
19. Juni 1839 . . .	(Hptb. 18. August 1840 / Zwgb. 12. Mai 1857 .)	49
15. Juli 1843 . . .	2. Juli 1862* . . .	50a
7. Juli 1849 . . .	25. Oktober 1851 . .	- b
1. Septbr. 1846 (Hptb.)	2. April 1857 (Zwgb.)	- c
1. Mai 1847 . . .	13. Mai 1850 . . .	51
1. Dezember 1854 .	1. Dezember 1858 .	52
25. Juli 1847 . . .	26. November 1848 .	53
28. Dezember 1843* .	15. Februar 1856 . .	54
. . . . .	1. November 1846 .	55
24. August 1845 . .	8. April 1851 . . .	56a
16. Juli 1846 . . .	20. Juli 1858 . . .	- b
13. September 1846 .	11. August 1856 . .	- c
16. Februar 1857 . .	24. Januar 1858 . .	57
im Jahre 1847 . . .	14. März 1864* . .	58a
18. Juli 1855 . . .	(Hptb. 26. November 1855 / Zwgb. 14. März 1861)	- b
2. August 1839 . .	6. Oktober 1864 . .	59
im Jahre 1840 . . .	1. Januar 1863 . .	60a
. . . . .	25. November 1858 .	- b
13. Dezember 1842 .	3. Oktober 1860 . .	- c
4. November 1857 .	1. Mai 1859 . . .	61
26. September 1839 .	(Hptb. 3. August 1840 . / Zwgb. 22. Mai 1847 .)	62
23. November 1857 .	14. August 1860 . .	63
6. Juni 1846 . . .	19. März 1859 . . .	64a
2. November 1858 .	20. Januar 1859 . .	- b
im Juni 1845 . . .	im April 1848 . . .	65a
1. Dezember 1861 .	4. Dezember 1862 .	- b

Abschnitt B.

Bahnbeschreibung und Anlage-Kapital.

I. Allgemeine Beschreibung der Bahn.

Die betreffenden Nachrichten sind in der Statistik pro 1863 Kol. 16—75 enthalten.

II. Anlage-Kapital.

		76	77	78	79					
					II. Anlage=					
					Verwendet sind für					
					Bahnkörper					
	I. Staatsbahnen.	Im Ganzen sind concessionirt.	Vorarbeiten.	Grunderwerb.	a. Erdarbeiten.	b. Böschungen und Futtermauern.	c. Einfriedigungen.	d. Wege-Uebergänge.	e. Kleine Brücken (bis 30 Fuß Spannweite) und Durchlässe.	f. Große Brücken und Viadukte.
		Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.
1	Badische	—	183 087	4 382 016	7 757 428	in Kol. 79a	181 649	2 765 682	in Kol. 79d	2 562 596
2	Bayerische a. Staatsbahnen	—	in Kol. 79a	in Kol. 79a	56 621 446	" " 79a	in Kol. 79a	in Kol. 79a	" " 79a	in Kol. 79a
	Bayerische b. gepcht. Zwgb.	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3	Braunschweigische	—	in Kol. 85	729 667	1 528 938	in Kol. 79a	in Kol. 79a	106 338	in Kol. 79f	591 941
4	Hannoversche	—	—*	—	—	—	—	—	—	—
5	Main-Neckar	—	292 064	979 502	842 916	in Kol. 79a	in Kol. 79a	in Kol. 79a	in Kol. 79a	995 177
6	Main-Weser	—	40 449	2 291 825	3 428 646	" " 79f	124 481	" " 79f	" " 79f	1 662 453
7	Nassauische	—	in Kol. 85	2 590 353	2 672 150	" " 79e	35 766	105 656	2 550 169	in Kol. 79e
8	Preuß. Niederschles.-Märk.	20 975 000*	111 000	2 736 533	3 010 235	" " 79a	84 254	391 949	in Kol. 79f	3 130 224
9	" Ostbahn	—	1 288 053	2 780 196	5 399 394	" " 79a	95 589	393 244	1 494 730	7632 489*
10	" Saarbrücker (u. Trier)	—	in Kol. 85	1 177 775	2 626 000	112 385	41 679	149 619	in Kol. 79f	1 103 522
11	" Westfälische	—	232 064*	1 181 667	2 869 287	284 819	87 336	72 412	" " 79f	2 102 376
12	Sächsische östliche	—	54 710	1 654 149	11 900 721	in Kol. 79a	in Kol. 79a	in Kol. 79a	" " 79a	in Kol. 79a
13	Sächsische westliche	—	72 804	1 615 397	22 572 985	" " 79a	" " 79a	" " 79a	" " 79a	" " 79a
14	Württembergische	—	181 923	4 545 343	7 077 729	946 303	271 484	52 019	4 186 489	" " 79e
	II. Privatbahnen									
	a) unter Staatsverwaltg.									
15	Aach.-Düss. a. Aach.-Düssel.	7 950 000	90 037	862 579	1 091 769	80 282	40 343	271 660	269 131	249 223
	Ruhrorter b. Ruhrort-Crf.	3 512 000	41 718	383 638	103 666	7339	10 218	36 819	35 731	15 870
16	Bergisch-Märkische	48 420 000	in Kol. 85	3,635 771	6 140 227		in Kol. 85	658 780	2 851 012	in Kol. 79e
17	a. Löbau-Zittauer	2 500 000	8347	227 138	1 840 337	in Kolonne 79a enth.	" " 79a	in Kol. 79a	in Kol. 79a	" " 79a
	b Zittau-Reichenberger	3 750 000	8552	232 130	2 711 825		" " 79a	" " 79a	" " 79a	" " 79a
18	a. Oberschlesische	21 753 100*	234 335*	697 369	1 529 760		166 709	" " 79e	" " 79f	1 445 556
	b. Breslau-Posen-Glogauer	12 250 000	in Kol. 85	587 967	732 208		844	121 575	202 073	1 493 313
19	Stargard-Posener	7 300 000	" " 85	238 137	516 642	34 124	1622	50 663	73 915	333 774
20	Rhein-Nahe-E.	18 000 000	—	2 118 672	3 543 316	548 385	29 492	62 439	539 073	1 874 181
21	Wilhelms-Bahn	8 500 000	24 220	340 752	1 438 851	in Kol. 79a	—	101 729	in Kol. 79f	494 204
	b) in Privatverwaltung.									
22	Aachen-Mastrichter	5 550 000	—*	—	—	—	—	—	—	—
23	Alberts-Bahn	2 400 000	10 453	226 983	273 705	in Kol. 79e	in Kol. 79e	in Kol. 79e	463 244	in Kol. 79e
24	Altona-Kieler	3 917 500*	165 254	445 478	1 084 051		" " 79a	" " 79a	in Kol. 79a	" " 79a
25	Aussig-Teplitzer	2 200 000	28 916	243 655	675 095	in Kol. 79a	" " 79a	" " 79a	" " 79a	" " 79a
26	Bayerische Ostbahnen	34 285 714	152 318*	2 615 215	3 317 484		21 246	164 093	1 691 408	1 114 823
27	Berlin-Anhaltische	15 500 000	334 105	1 280 221	1 685 088	90 528	36 260	189 053	in Kol. 79f enth.	1 471 701
28	a. Berlin-Hamburger	14 000 000*	839 749	1 130 443	1 793 956	109 781	51 880	35 969		1 422 999
	b Hamburg-Bergedorfer	2 298 000	87 887	327 322	231 814	127 845	12 981	19 227		191 752
29	Berlin-Potsdam-Magdebgr.	14 866 400	53 831	1 477 429	819 157	163 482	—	67 820		1 714 820
30	Berlin-Stettiner a. Stammbahn	8 201 000	21 896	472 563	1 130 024	46 782	12 078	19 460	256 503	539 875
	Berlin-Stettiner b. Hinterpommer.	11 500 000	34 956	206 866	1 481 633	82 514	8161	52 664	338 722	492 753
	Berlin-Stettiner c. Vorpommersche	12 000 000	in Kol. 85	78 060	1 645 066	in Kol. 79a	24 296	89 306	369 763*	103 210
31	Böhmische Westbahn	16 000 000	1 066 666*	570 710	1 635 114	88 041	88 789	35 186	562 397	747 126
32	Breslau-Schweidnitz-Freib.	9 100 000	in Kol. 85	806 115	1182 738	in Kol. 79a	17 313	260 445	in Kol. 79f	437 438

	80	81		82	83	84	85	86	87	

Kapital.

Verwendet sind für:

g. Tunnels. Thlr.	Oberbau (Schienen, Schwellen, Drehscheiben u. s. w.). Thlr.	Signal-Vorrichtungen a. optische. Thlr.	Signal-Vorrichtungen b. electro-magnetische. Thlr.	Bahnhöfe und Wärterhäuser. Thlr.	Sonstige Anlagen: (z. B. fortifikatorische, Hebevorrichtungen, schiefe Ebenen, Einrichtung der Werkstätten ꝛc.) Thlr.	Betriebsmittel. Thlr.	Insgemein (Verwaltungskosten, Zinsen während der Bauzeit, Coursverlust u. s. w.) Thlr.	Summe des verwendeten Anlage-Kapitals. Thlr.	Das Anlage-Kapital beträgt pro Meile Bahnlänge. Thlr.	pro Kilometer Bahnlänge. Thlr.	
1 878 251	10 515 647	—	—	4 942 560	893 565	6 385 217	1 093 620	43 541 318	*584 761*	*77 637*	1
in Kol. 79a	in Kol. 79a	in Kol. 82	in Kol. 82	7 116 356	—	8 396 054	3 007 632	75 141 488	*470 075*	*62 410*	2a
—	—	—	—	—	—	—	—	5 548 571*	*213 571*	*28 355*	- b
—	2 988 833	in Kol. 81b	29 426	858 907	—	1 003 074	619 176	8 456 300	*313 080*	*41 567*	3
—	—	—	—	—	—	7 917 559	—	51 546 876*	*429 772**	*57 059**	4
—	1 829 600	—	—	1 405 495	—	655 779	—	7 000 533	*602 456*	*79 986*	5
—	4 582 120	in Kol. 82	in Kol. 82	1 720 309	—	1 210 969	633 863	15 695 115	*590 264*	*78 366*	6
1 723 129	2 577 296	" " 81b	75 555	1 350 697	276 786	1 398 252	2 425 821	17 781 630	*708 996*	*94 142*	7
—	9 423 648	" " 82	in Kol. 82	3 885 487	335 128*	7 193 163	2 914 860*	33 216 481	*643 481*	*85 433*	8
—	11 006 277	" " 81b	907 306	5 624 240	407 588	7 034 951	1 597 538	45 661 595	*417 649**	*55 450**	9
705 021	2 896 973	" " 81b	81 856*	1 653 799	8567	2 707 390	718 578	13 983 164	*751 218*	*99 737*	10
927 688	3 494 936	" " 81b	172 166	1 334 453	160 523	1 764 356	687 816	15 361 849	*462 567*	*61 414*	11
in Kol. 79a	in Kol. 79a	" " 79a	in Kol. 79a	1 321 425	—	2 180 824	660 675	17 772 504*	*732 585*	*97 261*	12
" " 79a	" " 79a	" " 79a	" " 79a	2 506 112	—	4 996 007	1 204 014	32 967 319*	*725 673*	*96 315*	13
1 553 396	8 571 455	" " 81b	12 341	4 528 254	235 299	4 602 965	1 681 975	38 446 975	*547 444*	*72 683*	14
—	1 525 825	in Kol. 81b	45 996	894 894	36 091	1 198 328	1 153 242	7 809 400	*683 237*	*90 711*	15a
—	662 516	9811	16 442	452 861	552 662*	635 018	733 867	3 698 176	*660 271*	*87 662*	- b
2 186 715	6 746 802	in Kol. 82	in Kol. 82	2 469 418	1 262 695	5 243 064	3 775 389	34 969 873	*726 269*	*96 432*	16
—	in Kol. 79a	" " 79a	" " 79a	216 734	—	219 529	196 338	2 708 423	*600 537*	*79 730*	17a
—	" " 79a	" " 79a	" " 79a	324 318	—	248 391	104 207	3 629 423	*1 022 370*	*135 730*	- b
—	5 523 851	" " 81b	115 853	1 756 517	263 246	4 568 856	1 223 014	17 525 066*	*495 758**	*65 820*	18a
—	2 671 040	16 009	49 708	1 631 914	188 680	1 407 035	3 052 663	12 155 029*	*436 603*	*57 966*	- b
—	2 242 700	in Kol. 81b	79 978	635 182	115 470	1 459 736	800 450	6 582 393	*290 870*	*38 618*	19
1 551 604	2 346 113	in	115 719*	624 064*	348 467	1 297 747	1 832 187	16 831 459	*1 050 652*	*139 493*	20
689 120	1 896 123	in	35 119	694 481	115 342	1 531 233	1 162 902	8 524 076	*398 694*	*52 935*	21
—	—	in Kol. 81b	23 568	—	11 047	734 154	—	5 550 000	*639 475*	*84 901*	22
—	539 613	" " 79c	in Kol. 79c	134 262	—	696 027	133 812	2 478 099	*484 951*	*64 385*	23
—	1 085 670	" " 80	5364	1 117 827	—	736 146	368 977*	5 008 767	*267 848*	*35 561*	24
—	567 600	2339	2027	242 862	43 892	433 400	50 089	2 289 875	*689 721*	*91 572*	25
51 999	5 560 248	—	61 725	2 237 911	—	3 989 480	3 879 193*	24 857 143*	*405 499*	*53 836*	26
—	5 439 710	65 272	26 879	1 480 034	455 453	1 610 020	1 335 676	15 500 000	*327 004*	*43 415*	27
—	3 816 286	in Kol. 81b	108 457	1 858 286	—	1 581 084	1 144 890	13 893 780	*369 810*	*49 098*	28a
—	414 052	—	—	616 246	—	—	268 874	2 298 000	*1 099 522*	*145 979*	- b
—	3 841 815	27 402	33 997	1 455 083	111 226	2 455 958	2 348 967	14 570 987	*745 815*	*99 019*	29
8300	2 972 671	8792	28 500	1 287 656	123 704	1 446 093	718 804	9 093 701*	*404 344*	*53 684*	30a
—	2 459 502	15 188	36 783	1 226 903	85 006	1 316 047	1 431 169	9 268 867	*406 529*	*53 973*	- b
—	3 119 830	in Kol. 81b	238 203*	1 278 436	308 668	1 559 284	933 963	9 748 025	*319 922*	*42 475*	- c
—	3 179 288	9808	5640	1 629 732	294 064	1 540 773	4 546 666	16 000 000*	*620 877*	*82 431*	31
—	2 117 265	in Kol. 81b	91 799	1 049 430	529 314	2 050 242	639 582	9 181 681	*401 034*	*53 244*	32

	II. Privatbahnen. (Forts.)	76	77	78	79					
					II. Anlage=					
			Verwendet sind für:							
					Bahnkörper					
		Im Ganzen sind concessionirt.	Vorarbeiten.	Grunderwerb.	a. Erdarbeiten.	b. Böschungen und Futtermauern.	c. Einfriedigungen.	d. Wegeübergänge.	e. Kleine Brücken (bis 30 Fuß Spannweite) und Durchlässe.	f. Große Brücken und Viadukte.
		Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.
33	Brünn-Rossitzer	1 761 600	—*	—	—	—	—	—	—	—
34	Buschtéhrader a. Kralup-Kladno	1 848 000	44 394	99 636	346 115	in Kolonne 79a enthalt.	in Kolonne 79a enthalt.	in Kolonne 79a enthalt.	in Kolonne 79a enthalt.	—
	b. Prag-Wejhybka		—	68 910	78 268					—
	c. Pferde-Bahn									
35	Frankfurt-Hanauer	2 571 429	12 483	593 250	631 114					in Kol. 79a
36	Galizische Carl-Ludwig-B.	24 000 000	327 771	1 036 018	9 621 518					" " 79a
37	Glückstadt-Elmshorner	1 071 750	9444	212 254	196 432	in Kol. 80	in Kol. 80	in Kol. 80	in Kol. 80	—
38	Graz-Köflacher	2 933 333*	—	115 869	254 801	28 147	3756	19 981	48 968	77 022
39	Hessische Ludwigs-E.	10 857 143	203 447	1 689 656	1 378 335	195 743	61 214	38 156	294 611	1 290 040
40	Homburger	1 600 000	28 571	289 170	438 948	in Kol. 79a	in Kol. 79a	in Kol. 79a	in Kol. 79a	in Kol. 79a
41	Kaiser Ferdinands Nordb.	54 351 984	176 089	2 530 288	10 280 803	" " 79a	" " 79a	" " 79a	" " 79a	" " 79a
42	Kaiserin Elisabeth a. Lokom.-Bahn	—*	851 059*	2 801 342	12 834 702	262 004	" " 79c	" " 79c	832 543	6 258 644
	b. Pferde-Bahn		—*	—	—	—	—	—	—	—
43	Köln-Mindener (u. Gießener)	62 274 500	1 400 181	4 567 223	7 309 989	in Kol. 79a enth.	142 993	378 811	in Kol. 79c	8 207 082
44	Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	11 600 000	205 648	912 162	4 430 757		in Kol. 79a	in Kol. 79a	in Kol. 79a	in Kol. 79a
45	Leipzig-Dresdener	9 000 000	in Kol. 95*	in Kol. 79a	6 397 529*					" " 79a
46	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	124 000	—	19 901	15 908					—
47	Lübeck-Büchener	2 558 000	22 613	239 650	411 965	103 389	21 916	11 521	84 652	—
48	Lüttich-Mastrichter	2 933 333	in Kol. 79a*	in Kol. 79a	2 111 910	in Kol. 79a	in Kol. 79a	in Kol. 79a	in Kol. 79a	in Kol. 79a
49	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz	9 200 000	" " 80	" " 80	in Kol. 80	" " 80	" " 80	" " 80	" " 80	" " 80
50	a. Magdeburg-Halberstädter	4 900 000	—	444 188	340 113	9641	2467	63 929	132 536	" " 79c
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	6 500 000.	91 858*	375 446	474 709	in Kol. 79a	43 305	in Kol. 79c	in Kol. 79c	1 855 560
	c. Cöthen-Bernburger	650 000	—*	—	—	—	—	—	—	—
51	Mecklenburgische	6 298 000	37 722	415 224	1 269 896	47 860	12 504	14 968	406 113	155 603
52	Mohacs-Fünfkirchener	4 536 118*	207 605	147 035	950 849	6944	23 296	5324	355 310	82 428
53	Neisse-Brieger	1 200 000	7181	122 559	201 862	in Kol. 79a	in Kol. 82	27 297	50 783	—
54	Niederländische Rhein-E.	18 857 143	in Kol. 79a	2 149 425*	7 828 856	" " 79a	" " 79a	in Kol. 79a	in Kol. 79a	in Kol. 79a
55	Niederschlesische Zweigbahn	2 500 000	9166	147 656	198 646	66	639	8192	106 548	205 978
56	a. Oesterreichische nördliche	106 666 666	—*	—	—	—	—	—	—	—
	b. Oesterreich. südöstliche		—*	—	—	—	—	—	—	—
	c. Wien-Neu-Szönyer		—*	—	—	—	—	—	—	—
57	Oppeln-Tarnowitzer	2 500 000	58 562	117 429	158 577	20 479	31	26 123	49 004	110 541
58	a. Pfälzische Ludwigsbahn	11 295 543	120 688	1 173 996	1 508 649	in Kol. 79a	3240	37 252	438 540	—
	b. Pfälzische Maximiliansb.	3 371 428	46 348	525 620	396 088		1078	27 842	170 590	in Kol. 79c
59	Rheinische	43 550 000	1 299 930	5 242 895	4 022 943		150 178	340 693	597 933	2 725 812
60	a. Südbahn, Oesterreichische	100 000 000*	—	—	—	—	—	—	—	—
	b. Nordtiroler									
	c. Venetianische u. Südtirol.									
61	Süd-Norddeutsche	14 000 000	122 500	732 674	2 520 995	349 841	17 367	105 217	in Kol. 79c	2 418 375
62	Taunus-Bahn	2 342 857	5495	373 462	1 248 294	in Kol. 79a	in Kol. 79a	in Kol. 79a	" " 79a	in Kol. 79a
63	Theiß-Bahn	37 800 000	6 210 845*	544 150	2 034 563	15	" " 79d	260 070	" " 79c	949 175
64	a. Thüringische	20 900 000	60 400	2 267 699	3 220 076	266 834	11 029	667 467	410 914	2 219 251
	b. Werra-E.	8 256 900	39 107	705 617	1 853 305	71 505	4254	368 930	250 890	241 346
65	a. Warschau-Wiener	11 200 000*	10 130	37 440	294 742	in Kol. 79a	7910	9475	182 735	—
	b. Warschau-Bromberger	5 886 000	—*	—						

	80	81		82	83	84	85	86	87		

Kapital.

	Verwendet sind für:										
		Signal-Vorrichtungen							Das Anlage-Kapital beträgt		
Tunnels.	Oberbau (Schienen, Schwellen, Drehscheiben u. s. w.).	a. optische.	b. electro-magnetische	Bahnhöfe und Wärter-häuser.	Sonstige Anlagen: (z. B. fortifikatorische, Hebevorrichtungen, schiefe Ebenen, Einrichtung der Werkstätten ꝛc.)	Betriebs-mittel.	Insgemein (Verwaltungskosten, Zinsen während der Bauzeit, Coursverlust u. s. w.)	Summe des verwendeten Anlage-Kapitals.	pro Meile Bahnlänge.	pro Kilometer Bahnlänge.	
Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	
—	—	—	—	—	—	—	—	1 778 537	474 276	62 968	33
—	507 470	in Kol. 82	in Kol. 82	150 142	21 227	299 903	51 829	1 520 716	443 357	58 863	34a
—	240 043	" " 82	" " 82	61 027	2146	110 459	10 583	432 381	132 632	17 609	- b
								139 055	33 108	4396	- c
—	in Kol. 79a	" " 79a	" " 79a	384 423	—	357 534	261 593	2 240 397	680 971	90 410	35
—	6 913 016	" " 82	" " 82	3 242 417	298 751	4 509 323	963 261	26 912 075	574 921	76 337	36
—	235 757	" " 80	" " 80	167 781	—	73 500	107 067	1 002 235	222 719	29 570	37
53 326	598 907	1989	3333	205 491	21 247	181 470	264 604	1 878 911	353 844	46 979	38
—	2 105 784	—	30 682	1 229 353	205 793	1 563 483	596 328	10 882 625	446 179	59 235	39
—	320 958	—	5678	150 263	45 696	149 385	161 617	1 590 286	659 870	87 619	40
in Kol. 79a	16 398 106	in Kol. 80	in Kol. 80	7 670 386	—	12 047 520	3 224 451	52 327 643	647 869	86 014	41
500 500	9 763 346	15 542	117 928	7 223 708	—	5 364 563	5 697 159	52 523 040	913 921	121 338	42a
—	—	—	—	—	—	—	—	3 005 933*	173 053	22 976	- b
1 272 417	10 728 323	in Kol. 81b	183 067	4 915 110	1 442 853	10 748 666	10 739 386	62 036 101*	873 662*	115 993	43
in Kol. 79a	2 282 169	" " 82	in Kol. 82	791 639	—	992 841	1 777 948	11 393 164	593 394	78 783	44
" " 79a	in Kol. 79a	" " 79a	" " 79a	1 004 595	in Kol. 82	1 426 064	299 948	9 128 136	552 216	73 316	45
—	30 492	—	—	11 836	—	45 863	—	124 000	124 000*	20 564	46
—	504 033	in Kol. 81b	23 844	358 606	127 199	297 929	350 683	2 538 000	406 032	53 909	47
—	in Kol. 79a	" " 79a	2179	in Kol. 79a	in Kol. 79a	218 402	in Kol. 79a	2 332 491	604 272	80 240	48
—	5 161 563	" " 80	26 891	1 247 602	37 904	2 414 325	—	8 888 285	498 781	66 222	49
—	1 321 273	" " 81b	42 761	635 407	33 059	1 473 278	244 647	4 743 299	405 757	53 871	50a
—	1 390 679	" " 81b	39 649*	396 867	138 651	628 162	829 950	6 264 836	438 100	58 164	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	650 000*	236 364*	31 381	- c
—	1 425 466	in Kol. 81b	96 732	574 803	—	725 193	1 115 916	6 298 000	326 829	43 393	51
—	1 407 789	3822	7946	341 912	6928	546 424	442 506	4 536 118	561 401	74 533	52
—	326 839	1492	7113	89 909	27 873	214 405	122 687	1 200 000	205 761	27 320	53
—	2 530 449	in Kol. 79a	in Kol. 79a	in Kol. 79a	in Kol. 79a	2 379 495	421 754	15 309 979	705 529	93 671	54
—	765 398	8870	5071	244 252	—	442 025	353 532	2 496 039	262 740	34 883	55
—	—	—	—	—	—	7 240 134	—	38 936 502	610 194	81 014	56a
—	—	—	—	—	—	9 853 813	—	39 301 037	426 490	56 624	- b
—	—	—	—	—	—	2 011 116	—	9 947 842	475 291	63 103	- c
—	1 056 590	19 641*	14 734	163 915	33 290	416 282	232 118	2 477 316*	244 794	32 501	57
397 648	1 643 910	449	14 716	916 755	99 144	2 034 249	2 033 168	10 422 404	495 126	65 737	58a
—	757 812	—	6986	256 112	106 996	600 100	389 265	3 284 837	392 923	52 167	- b
2 070 186	7 544 985	in Kol. 81b	308 351	3 092 003	1 796 109	4 308 183	3 516 937	37 017 138	693 594	92 087	59
—	—	—	—	—	—	—	—	—*	—	—	60
608 387	3 270 260	11 659	20 733	1 003 911	194 521	1 776 297	839 113	13 991 850	534 448	70 957	61
—	in Kol. 79a	—	7368	438 288	248 013	647 058	101 189	3 069 167*	456 721	60 637	62
—	9 980 438	40 038	57 541	2 922 722	—	4 083 481	1 012 633	28 095 671	363 415	48 249	63
198 946	4 974 057	7243	79 665	1 534 186	142 013	2 400 089	2 440 131	20 900 000	560 923	74 472	64a
157 526	2 021 312	3072	30 025	756 240		807 718	946 053	8 256 900	414 503	55 032	- b
—	2 740 350	in Kol. 81b	15 445	586 783	68 964	1 770 457	324 184	6 048 615	130 358	17 307	65a
—	—	—	—	—	—	—	—	5 933 726	317 312	42 128	- b

(Forts.) **II. Anlage-Kapital.**

	I. Staatsbahnen.	88 Von dem Gesammt-Anlage-Kapitale (Kol. 76) bestehen a. in Stamm-Actien. Thlr.	88 b. in Prioritäts-Stamm-Actien. Thlr.	88 c. in Prioritäts-Obligationen. Thlr.	89 Von den Stamm-Actien sind vom Staate garantirt Thlr.	89 mit Proc.	90 Außer dem in Kol. 86 aufgeführten Anlage-Kapitale sind zur Erweiterung und Verbesserung der Bahn-Anlagen und zur Vermehrung der Betriebsmittel aus den Betriebs-Ueberschüssen verwendet: a. in den früheren Jahren bis Ende 1863. Thlr.	90 b. im Betriebs-Jahre 1864. Thlr.
1	Badische	—	—	—	—	—	—	—
2	Bayerische (u. gepcht. Zwgb.)	—	—	—	—	—	—	—
3	Braunschweigische	—	—	—	—	—	2 575 370	216 624
4	Hannoversche	—	—	—	—	—	955 012	135 592
5	Main-Neckar	—	—	—	—	—	520 562	150 683
6	Main-Weser	—	—	—	—	—	747 429*	120 933*
7	Nassauische	—	—	—	—	—	—	—
8	Preuß. Niederschles.-Märk.	10 000 000	4 175 000*	6 800 000	10 000 000	4	3 999 475*	420 138*
9	„ Ostbahn	—	—	—	—	—	—	—
10	„ Saarbrücker (u. Trier)	—	—	—	—	—	—	—
11	„ Westfälische	—	—	—	—	—	585 167	209 172
12	Sächsische östliche	—	—	—	—	—	—	97 647
13	Sächsische westliche	—	—	—	—	—	—	18 970
14	Württembergische	—	—	—	—	—	1 648 688	32 399
	II. Privatbahnen							
	a) unter Staatsverwaltg.							
15	Aach.-Düss. a. Aach.-Düssel	4 000 000	—	3 950 000	4 000 000	3½	272 267	—
	Ruhrorter b. Ruhrort-Crf.	1 500 000	—	2 012 000	1 500 000	3½	97 571	—
16	Bergisch-Märkische	13 000 000	—	35 420 000	—*	—*	283 154	—
17	a. Löbau-Zittauer	2 000 000	500 000	—	—	—	—	56 003
	b. Zittau-Reichenberger	3 750 000	—	—	3 750 000	4	—	—
18	a. Oberschlesische	12 606 200	—	9 146 900	2 400 000	3½	—	—
	b. Breslau-Posen-Glogauer	—	—	12 250 000	—	—	—	—
19	Stargard-Posener	5 000 000	—	2 300 000	5 000 000	3½	—	—
20	Rhein-Nahe-E.	9 000 000	—	9 000 000	8 250 000*	4½	—	19 161
21	Wilhelms-Bahn	2 400 000	2 966 750	3 133 250	—	—	199 992	—
	b) in Privatverwaltung.							
22	Aachen-Mastrichter	2 750 000	—	2 800 000	—	—	—	—
23	Alberts-Bahn	900 000	—	1 500 000	—	—	140 337*	—
24	Altona-Kieler	3 075 000*	—	220 000	—	—	492 721*	104 545*
25	Aussig-Teplitzer	1 400 000	—	800 000	—	—	—	—
26	Bayerische Ostbahnen	34 285 714	—	—	34 285 714	4½	—	—
27	Berlin-Anhaltische	8 500 000	—	7 000 000	—	—	313 853	9086
28	a. Berlin-Hamburger	8 000 000	—	6 000 000	—	—	2 158 214*	353 382
	b. Hamburg-Bergedorfer	1 548 000	—	750 000	—	—	—	—
29	Berlin-Potsdam-Magdebg.	5 000 000	—	9 866 400	—	—	30 422	—
30	Berlin-Stettiner a. Stammbahn	7 401 000	—	800 000	—	—	721 310	251 197
	Berlin-Stettiner b. Hinterpommer.	—	—	11 500 000	—*	3½*	—	—
	Berlin-Stettiner c. Vorpommersche	—	—	10 007 200*	—*	4½*	—	
31	Böhmische Westbahn	8 000 000	—	8 000 000	16 000 000*	5,2	—	—
32	Breslau-Schweidnitz-Freib.	5 100 000	—	4 000 000	—	—	—	—

	II. Privatbahnen. (Forts.)	88	89	90			
		(Forts.) **II. Anlage-Kapital.**					
		Von dem Gesammt-Anlage-Kapitale (Kol. 76) bestehen			Von den Stamm-Actien sind vom Staate garantirt		Außer dem in Kol. 86 aufgeführten Anlage-Kapitale sind zur Erweiterung und Verbesserung der Bahn-Anlagen und zur Vermehrung der Betriebsmittel aus den Betriebs-Ueberschüssen verwendet:
		a. in Stamm-Actien.	b. in Prioritäts-Stamm-Actien.	c. in Prioritäts-Obligationen.		mit	a. in den früheren Jahren bis Ende 1863.	b. im Betriebs-Jahre 1864.
		Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Proc.	Thlr.	Thlr.
33	Brünn-Rossitzer	89 600	1 372 000	300 000	—	—	—	—
34	Buschtêhrader: a. Kralup-Kladno; b. Prag-Wejhybka; c. Pferde-Bahn	1 848 000	—	—	—	—	—	—
35	Frankfurt-Hanauer	1 714 285	—	857 144	—	—	—	—
36	Galizische Carl-Ludwig-B.	14 000 000	—	10 000 000*	14 000 000	5,3	—	—
37	Glückstadt-Elmshorner	450 000	408 000	213 750	—	—	10 367	—
38	Graz-Köflacher	2 133 333*	—	800 000	—	—	—	—
39	Hessische Ludwigs-E.	6 857 143	—	4 000 000	—	—	—	—
40	Homburger	914 286	—	685 714	—	—	1595	2636
41	Kaiser Ferdinands Nordb.	39 116 985	—	15 235 000	—	—	—	—
42	Kaiserin Elisabeth: a. Lokom.-Bahn; b. Pferde-Bahn	21 000 000	—	33 268 167	—*	5,3	—	—
43	Köln-Mindener (u. Gießener)	13 000 000	—	49 274 500	13 000 000	3,5	1 805 600	259 079
44	Kurs. Friedr. Wilh. Nordb.	8 000 000	—	3 600 000	—	—	206 806	29 951
45	Leipzig-Dresdener	5 000 000	—	4 000 000*	—	—	1 472 530	37 396
46	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	101 143	—	—*	—	—	107 846	18 880
47	Lübeck-Büchener	2 558 000	—	—	—	—	109 616	29 522
48	Lüttich-Mastrichter	1 333 333	—	1 600 000	—	—	—	—
49	Magdb.-Cöthen-Halle-Leipz.	3 500 000	—	5 700 000	—	—	471 054	—
50	a. Magdeburg-Halberstädter	1 700 000	—	3 200 000	—	—	—	—
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	4 500 000	—	2 000 000	—	—	—	—
	c. Cöthen-Bernburger	500 000	—	150 000	—	—	—	—
51	Mecklenburgische	4 350 000	—	1 948 000*	—	—	198 641	29 661
52	Mohacs-Fünfkirchener	—*	—	—	—	—	—	—
53	Neisse-Brieger	1 100 000	—	100 000	—	—	218 294	27 507
54	Niederländische Rhein-E.	13 714 286	—	5 142 857	5 142 857*	4,5	—	—
55	Niederschlesische Zweigbahn	1 412 200	87 800	1 000 000	—	—	3812	—
56	a. Oesterreich. nördliche; b. Oesterreich. südöstliche; c. Wien-Neu-Szönyer	53 333 333	—	53 333 333	53 900 000	5,3	—	—
57	Oppeln-Tarnowitzer	2 500 000	—	—	—	—	—	—
58	a. Pfälzische Ludwigsbahn	6 662 286	—	4 633 257	6 662 286	4	106 588	59 771
	b. Pfälzische Maximiliansb.	3 371 428	—	—	3 371 428	4,5	—	—
59	Rheinische	19 057 500	2 042 500	22 450 000	—*	—*	700 258	—
60	a. Südbahn, Oesterreichische; b. Nordtiroler; c. Venetianische u. Südtirol.	100 000 000	—	106 940 919*	—*	5,3	—	—
61	Süd-Norddeutsche	10 500 000	2 100 000*	1 400 000	12 600 000*	5,3	—	—
62	Taunus-Bahn	1 714 286	—	628 571*	—	—	320 019	29 016
63	Theiß-Bahn	16 800 000	—	21 000 000*	37 800 000*	5,3	—	—
64	a. Thüringische	9 000 000	—	11 900 000	—	—	283 824*	148 817
	b. Werra-E	5 006 900	—	3 250 000	8 000 000*	4	—	—
65	a. Warschau-Wiener	10 000 000	—	1 200 000	—	—	—	—
	b. Warschau-Bromberger	5 886 000	—	—	5 886 000	4,5	—	—

Abſchnitt C.

Transportmittel.

I. Bestand der

	I. Staatsbahnen.	91 Lokomotiven a. 4- radrige.	b. 6- radrige.	c. 8- radrige.	d. Tender-Lokomotiven.	e. zusammen.	92 pro Meile Bahnlänge.	pro Kilometer Bahnlänge.	93 Davon sind a. gekuppelt.	b. mit Expansion versehen.	c. ohne Expansion versehen.	d. mit Kondensation versehen.	94 Zahl der.	95 Firma der
		Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12
1	Badische	—	118	33	4	155	2,08	0,28	45	155	—	—	151	. . . . . 37 89
2	Bayerische (u. gepcht. Zwgb.)	—	290	—	—	290	1,91	0,32	217	223	67	109	290	. 247 . . . . . 14 . . 21 .
3	Braunschweigische	1	59	—	2	62	2,90	0,30	41	62	—	—	60	. . . . . 49 . . . . .
4	Hannoversche	—	197	—	18	215	1,79	0,24	159	215	—	215	180	12 . . . . 141 6 . . 6 .
5	Main-Neckar	—	30	—	—	30	2,33*	0,31	8	30	—	—	29	. . . . . 10 5
6	Main-Weser	—	51	—	—	51	1,32	0,25	51	51	—	29	41	. . . 5 . 6 . . . 21 .
7	Nassauische	—	34	—	2	36	1,44	0,19	26	36	—	—	32	. . . 30 . . . . . 4 .
8	Preuß. Niederschles.-Märk.	—	174	—	—	174	3,37	0,45	91*	167	7	16	174	121 . . . . . 6 . . . .
9	" Ostbahn	—	155	—	—	155	1,42	0,19	72	155	—	82	151	105 . . . . 3 . . . . .
10	" Saarbrücker (u. Trier)	—	48	—	3	51	2,63	0,35	43	51	—	17	48	26 22
11	" Westfälische	—	51	—	—	51	1,79	0,24	41	41	10	—	51	40 . . . . .
12	Sächsische östliche	—	53	—	—	53*	2,06	0,27	53	53	—	6	48	. . . . . 1 36 . . . .
13	Sächsische westliche	—	84	—	21*	105*	2,16	0,29	105	105	—	—	73*	13 . . . . . 81 . . 2 .
14	Württembergische	—	-	129	—	129	1,87	0,25	129	129	—	129	129	. 3 . 106 . . . . . 3 .
	II. Privatbahnen													
	a) unter Staatsverwaltg.													
15	Aach.-Düss. / Ruhrorter: a. Aach.-Düsseld. / b. Ruhrort-Crf.	—	33	—	—	33	1,94	0,26	20	33	—	10	33	19 . . . . . 3 . . . 7 .
16	Bergisch-Märkische	—	106	6	10	122	2,13	0,34	112	120	2	2	102	93 . . . . . 13 . . . 5 .
17	a. Löbau-Zittauer	—	6	—	—	6	1,33	0,18	6	6	—	—	5	. . . . . 4 2 . . . .
	b. Zittau-Reichenberger	—	5	—	—	5	1,41	0,19	5	5	—	—	5	. . . . . 5 . . . .
18	a. Oberschlesische / b. Breslau-Posen-Glogauer	—	118	—	8	126	2,94	0,27	107	126	—	109	118	108 . . . . .
19	Stargard-Posener	—	31	—	—	31	1,91	0,18	15	31	—	19	31	31 . . . . .
20	Rhein-Nahe-E.	—	27	—	—	27	1,61	0,22	24	1	26	23	27	27 . . . . .
21	Wilhelms-Bahn	—	23	—	—	23	0,94	0,13	18	14	9	—	23	18 . . . . .
	b) in Privatverwaltung.													
22	Aachen-Mastrichter	—	17	—	—	17	1,37	0,18	13	17	—	5	17	7 . . . . . 10 . . . .
23	Alberts-Bahn	—	5	—	4	9	1,76	0,233	9	9	—	—	5	. . . . . 5 . . . .
24	Altona-Kieler	—	22	—	—	22	1,18	0,16	10	22	—	22	17	. . . . . 7 4 . . . .
25	Aussig-Teplitzer	—	6	—	—	6	1,81	0,24	6	6	—	—	6	5 . . . . . 1 . .
26	Bayerische Ostbahnen	—	90	—	—	90	1,13	0,13	60	90	—	—	90	. 90 . . . . .
27	Berlin-Anhaltische	—	63	—	—	63	1,28	0,17	20	57	6	—	63	55 . . . . .
28	a. Berlin-Hamburger / b. Hamburg-Bergedorfer	5	78	—	—	83	2,09	0,28	15	83	—	57	83	77 . . . . .
29	Berlin-Potsdam-Magdebg.	—	56	—	—	56	2,97	0,38	26	26	30	—	56	48 . . . . .
30	Berlin-Stettiner: a. Stammbahn	—	46	—	2	48	2,13	0,28	44	48	—	30	46	36 . . . . .
	b. Hinterpommer.	—	28	—	—	28	1,23	0,16	13	28	—	28	28	19 . . . . .
	c. Vorpommersche	—	30	—	—	30	0,98	0,13	21	30	—	21	30	18 . . . . .
31	Böhmische Westbahn	—	27	—	—	27	1,81	0,13	27	27	—	—	27	. 4 . . . . . 23 . .
32	Breslau-Schweidnitz-Freib.	—	36	—	—	36	1,379	0,209	36	36	—	—	36	30 . . . . .
	zu übertragen	6	2197	168	74	2445	. . . . .							908 341 . 141 . 206 47 146 . 21 116 116.

Digitized by Google

Transportmittel.

Fabriken, welche die Lokomotiven geliefert haben.

Stephenson in Newcastle.	A. Borsig in Berlin.	Sharp u. Comp. in Manchester	Kessler u. Esser in Aachen.	Actien-Gesellschaft „Vulkan" in Bredow.	W. Norris in Philadelphia.	J. Mayer in Philadelphia.	Rödelin in Mühlhausen (im Elsaß).	Forest u. Schaken in Lüttich.	M. und St. Sauerbeck in Newcastle.	Werkstätte der Württembergischen Bahn in Cannstatt.	Peter Bruce und Comp. in Manchester.	Schneider in Creuzot.	Cail u. Comp. in Paris.	Hallenseg-Gouvet in Hennegau.	Wilson in Leeds.	Werkstätte d. Berlin-Potsdam-Magdeburger E.-G.	Hamburg-Magdeb. Dampfschiffahrts-Komp. in Buckau.	Regester-Fenouillet in Lüttich.	Werkstätte der Taunus-E.-G.	Werkstätte der Kaiserin Elisabeth-Bahn in Wien.	A. Borsig in Berlin.	Actien-Gesellschaft Phönix in Ruhrort.	Breuer, Schnell u. Comp. in Frankfurt.	Breuer, Grand in Worms.	Breuer u. Comp. in Barmen bei Elberfeld.	Eisenbahn-Betriebs-Werkstätte in Hannover.	Jacobi, Haniel u. Huyssen in Oberhausen.	Maschinenfabrik in Zorge bei Ellrich am Harz.	Cockerill in Seraing.	Werkstätte der Magdeburg-Halberstädter E.-G.	Schlieper in Gladbach.	Schlieper u. Co. in Elberfeld.	Jolson u. Port in Manchester.	Neuenhofer Maschinenbau-Act.	Fünfhausen und Haarbeck in Uerdingen bei Crefeld.	Borsig in Moabit bei Berlin.	Hermann in Neustadt.	Cockerill in Seraing und Hodimont bei Verviers.	Werkstätte in Gent-Lokeren.	Wöhlert in Berlin.	Werkstätte der Magdeburg-Wittenberger E.-G.	Werkstätte der Magdeburg-Leipziger E.-G.	
13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	
9	.	3	.	.	4	9	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	3	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	1
.	.	.	.	.	.	8	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2
5	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	5	.	.	.	.	.	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	3
.	19	13	10	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	8	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	4
.	.	8	6	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	5
.	.	.	19	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	6
.	.	.	–	.	.	.	.	.	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	7
18	18	2	.	.	7	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.	8
1	33	.	.	2	.	.	.	.	.	.	.	.	9	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	9
.	3	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	10
.	5	.	6	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	11
14	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	12
6	3	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	13
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	17	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	14
.	4	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	15
2	2	.	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	4	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	16
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	17a
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	– b
.	.	.	.	16	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	18
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	19
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	20
.	5	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	21
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	22
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	23
.	.	.	.	.	.	.	.	.	6	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	5	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	24
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	25
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	26
7	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	27
2	.	4	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	28
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	5	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	29
.	.	2	.	8	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.	.	.	.	.	.	30a
.	.	.	.	9	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	– b
.	.	.	.	12	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	– c
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	31
1	.	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	4	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	32
65	94	33	43	47	11	17	.	.	8	17	.	.	.	9	8	8	.	.	.	.	6	5	5	.	4	3	.	1	2	1	.	2	.	2	.	1	1	.	1	1	1	.	1	

Digitized by Google

II. Privatbahnen. (Forts.)

		91 Lokomotiven a. 4rädrige	b. 6rädrige	c. 8rädrige	d. Tender-Lokomotiven	e. zusammen	92 pro Meile Bahnlänge	pro Kilometer Bahnlänge	93 Davon sind a. gekuppelt	b. mit Expansion versehen	c. ohne Expansion versehen	d. mit Kondensation versehen	94 Tender.
		Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.
	übertragen	6	2197	168	74	2445	—	—	—	—	—	—	—
33	Brünn-Rossitzer	—	5	—	—	5	1,33	0,177	5	5	—	—	5
34	Buschtêhrader a. Kralup-Kladno	—	3	—	5	8	1,13	0,15	8	8	—	—	3
	Buschtêhrader b. Prag-Wejhybka												
	Buschtêhrader c. Pferde-Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
35	Frankfurt-Hanauer	—	11	—	—	11	2,02	0,26	3	11	—	—	11
36	Galizische Carl-Ludwig-B.	—	67	—	—	67	1,13	0,15	67	67	—	—	67
37	Glückstadt-Elmshorner	—	3	—	—	3	0,87	0,05	3	3	—	3	3
38	Graz-Köflacher	—	2	5	—	7	1,32	0,15	7	—	7	—	7
39	Hessische Ludwigs-E.	—	50	—	2*	52	2,13	0,28	19	52	—	—	50
40	Homburger	—	4	—	—	4	1,65	0,22	4	1	—	—	4
41	Kaiser Ferdinands Nordb.	—	202	21	—	223	2,17	0,37	186	205	18	—	223
42	Kaiserin Elisabeth a. Lokom.-Bahn	—	86	—	14*	100*	1,76	0,23	100	100	—	14	80
	Kaiserin Elisabeth b. Pferde-Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
43	Köln-Mindener (u. Gießener)	2	214	—	28	244	3,64	0,47	168	243	1	—	216
44	Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	—	30	6	—	36	1,82	0,24	36	36	—	31	29
45	Leipzig-Dresdener	—	45	—	—	45	2,72	0,36	18	45	—	45	15
46	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	—	3	—	—	3	3,75	0,50	—	3	—	—	3
47	Lübeck-Büchener	—	7	—	—	7	1,11	0,15	3	7	—	3	7
48	Lüttich-Mastrichter	—	5	—	—	5	1,29	0,17	5	5	—	—	5
49	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	—	52	—	—	52	2,69	0,36	36	46	6	7	52
50	a. Magdeburg-Halberstädter	—	39	—	—	39	3,34	0,44	—	28	11	—	39
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	—	21	—	4	25	1,55	0,20	17	22	3	7	21
	c. Cöthen-Bernburger	—	6	—	—	6	1,50	0,20	—	—	—	—	6
51	Mecklenburgische	—	25	—	—	25	1,30	0,17	6	25	—	—	25
52	Miehacs-Fünfkirchener	—	2	6	—	8	0,59	0,13	8	8	—	—	8
53	Neisse-Brieger	—	7	—	—	7	1,13	0,15	4	7	—	2	7
54	Niederländische Rhein-E.	—	43	—	—	43	1,85	0,24	37	43	—	6	43
55	Niederschlesische Zweigbahn	—	10	—	—	10	1,61	0,14	10	10	—	—	11
56	a. Oesterreichische nördliche	—	42	70	28	140	2,25	0,30	105	136	4	—	106
	b. Oesterreich. südöstliche	—	119	9	19	177	1,52	0,20	156	177	—	—	125
	c. Wien-Neu-Szönyer	—	8	11	4	23	1,10	0,15	23	23	—	—	19
57	Oppeln-Tarnowitzer	—	8	—	—	8	0,15	0,10	8	4	4	—	8
58	a. Pfälzische Ludwigsbahn	—	45	—	—	45	2,22	0,29	26	45	—	—	44
	b. Pfälzische Maximiliansb.	—	15	—	—	15	1,15	0,24	8	15	—	—	15
59	Rheinische	—	97	—	13	110	2,05	0,27	56	108	2	34	97
60	a. Südbahn, Oesterreichische	—	243	26	51	320	2,09	0,28	320	320	—	—	269
	b. Nordtiroler	—	5	—	10	15	1,54	0,20	10	15	—	—	5
	c. Venetianische u. Südtirol.	—	108	—	—	108	1,55	0,21	76	108	—	—	108
61	Süd-Norddeutsche	—	28	12	—	40	1,13	0,20	40	40	—	—	40
62	Taunus-Bahn	—	16	—	2	18	2,65	0,35	3	15	—	—	16
63	Theiß-Bahn	—	77	—	—	77	1,0	0,132	73	77	—	—	77
64	a. Thüringische	—	77	—	—	77*	2,87	0,37	69	77	—	3	75
	b. Werra-E.	—	21	—	—	24	1,66	0,14	10	24	—	—	24
65	a. Warschau-Wiener	—	73	—	—	73	1,31	0,21	50	2	71	—	73
	b. Warschau-Bromberger	—	18	—	—	18	0,96	0,13	—	—	18	—	18
	Summa	8	4112	391	281	4768	.	.	.	.	.	.	.

I. Bestand der Firma der

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
	1. Sigl in Wien.	2. Wagg in Hirtenberg bei Gumpoldsk.	Wien-(ehemaliger) Nasser Maschinenfabrik in Wien.	Maschinenfabrik in Grazer in Ostbahnh.	5. Gebrüder in Wiener-Neustadt.	Wagner in Linden bei Hannover.	Schmidt & Patzenhofer in Breslau.	8. Hartmann in Chemnitz.	Maschinenfabrik der Oesterreichisch. Staats-E.-G.	Sigl in Wien und Wiener-Neustadt.	11. Kessler in Carlsruhe.	Maschinenbau-Gesellschaft in Carlsruhe.
übertragen	908	344	. 141	. 206	47	146	.	24	116	116		
33	.	.	. .	. .	.	.	4	1	.	.		
34	.	.	. .	. .	.	.	8	.	.	.		
	.	.	. .	. .	.	.	.	.	.	.		
35	.	.	. .	. .	.	.	.	.	4	5		
36	3	.	. .	18 .	.	.	.	46	.	.		
37	.	.	. .	. .	.	.	.	.	.	.		
38	.	.	. .	. .	.	.	7	.	.	.		
39	.	.	. 50	. .	.	.	.	.	.	.		
40	.	.	. .	. .	.	.	.	.	.	.		
41	12	29	110 .	6 .	25	.	.	27	2	.		
42	.	.	. .	14 .	.	.	36	14	.	.		
	.	.	. .	. .	.	.	.	.	.	.		
43	203	.	. .	. .	12	12	.	.	12	.		
44	.	.	. .	. .	.	.	.	.	10	.		
45	37	.	. .	. .	.	6	.	.	.	.		
46	.	2	. .	. .	.	.	.	.	.	.		
47	6	.	. .	. .	.	.	.	.	.	.		
48	.	.	. .	. .	5	.	.	.	.	.		
49	36	.	. .	. 6	.	.	.	.	.	4		
50	30	.	. .	. .	.	.	.	.	.	.		
	21	.	. .	. .	.	.	.	.	.	.		
	2	.	. .	. .	.	.	.	.	.	.		
51	23	.	. .	. 1	.	.	.	.	.	.		
52	.	.	. .	2 .	.	.	6	.	.	.		
53	7	.	. .	. .	.	.	.	.	.	.		
54	.	.	. .	. .	.	.	.	.	.	.		
55	1	.	. .	. .	.	.	.	.	.	.		
56	.	6	27 14	22 .	47	.	15	.	.	.		
	.	22	36 .	60 .	11	.	37	.	6	.		
	.	.	8 .	. .	.	.	15	.	.	.		
57	4	.	. .	. .	.	.	.	.	.	.		
58	.	20	. 6	. .	.	.	.	.	9	.		
	.	8	. 7	. .	.	.	.	.	.	.		
59	79	.	. .	. .	2	.	.	4	12			
60	.	6	116 76	53 .	22	.	.	47	.	.		
	.	2	. 8	. .	.	.	.	.	.	.		
	.	12	7 .	8 .	.	.	.	.	.	.		
61	.	12	. .	. .	.	28	.	.	.	.		
62	.	.	. 2	. .	.	.	.	4	6			
63	.	.	. .	13 .	.	.	60	.	.	.		
64	62	.	. .	. .	1	.	.	.	.	.		
	24	.	. .	. .	.	.	.	.	.	.		
65	14	.	. .	. .	18	.	.	25	.	.		
	18	.	. .	. .	.	.	.	.	.	.		
Summa	1493	469	391 304	226 213	193	192	188	187	167	143		

Transportmittel.

Fabriken, welche die Lokomotiven geliefert haben.

| Arthur Koppel in Berlin. | A. Wöhlert in Berlin. | Orenstein & Koppel in Berlin. | Borsig in Berlin. | Hanomag in Hannover. | Hartmann in Chemnitz. | Hohenzollern in Düsseldorf. | Humboldt in Kalk b. Köln. | Jung in Jungenthal b. Kirchen. | Krauss & Comp. in München. | Krauss & Co. in Linz a. D. | Maffei in München. | Maschinenbau-Anst. Humboldt in Kalk. | Moenus in Frankfurt a. M. | Orenstein & Koppel in Berlin. | Schichau in Elbing. | Schwartzkopff in Berlin. | Sächs. Maschinenfabrik in Chemnitz. | Union in Berlin. | Vulcan in Stettin. | Weyer, Richemond & Co. in Berlin. | Wöhlert in Berlin. | Zittauer Maschinenfabrik in Zittau. | Zorn in Duisburg. | Actien-Gesellschaft Lauchhammer in Lauchhammer. | Aktien-Gesellschaft Mannheim in Mannheim. | Arnstadt in Arnstadt. | Bautzner Maschinenfabrik in Bautzen. | Bayerische Maschinenfabrik in Augsburg. | Bayerische Maschinenfabrik in Kaiserslautern. | Bayerische Maschinenfabrik in Nürnberg. | Bayerische Maschinenfabrik in Würzburg. | Bayerische Maschinenfabrik in Zweibrücken. | Bayerische Maschinenfabrik in Zweibrücken. | Bayerische Maschinenfabrik in Zweibrücken

(Forts.) **I. Bestand der**

		96				97			98					99		
		Personenwagen:				Achsen unter denselben:			Die Personenwagen enthalten Plätze:					Durchschnittlich		
	I. Staatsbahnen.	a. 4- rädrige.	b. 6- rädrige.	c. 8- rädrige.	d. zusammen.	a. überhaupt.	b. pro Meile Bahnlänge.	b. pro Kilometer Bahnlänge.	a. I. Klasse.	b. II. Klasse.	c. III. Klasse.	d. IV. Klasse.	e. zusammen.	a. pro Meile Bahnlänge.	a. pro Kilometer Bahnlänge.	b. pro Achse.
		Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.							Plätze.		Plätze.
1	Badische	490	61	—	551	1163	15,62	2,07	1584	5578	14 278	—	21 440	287,94	38,23	18,43
2	Bayerische (u. gepacht. Zwgb.)	422	456	1	879	2216	12,82	1,70	1886	9420	19 105	—	30 411	175,91	23,355	13,72
3	Braunschweigische	3	79	—	82*	243	9,00	1,19	266	876	3005	—	4147	153,54	20,38	17,07
4	Hannoversche	—	325	—	325*	975	8,14	1,08	710	3384	9598	—	13 692	114,16	15,16	14,04
5	Main-Neckar	39	61	—	100	261	20,30*	2,70	340	1150	2580	—	4070	316,45*	42,02	15,59
6	Main-Weser	5	85*	—	90*	265	9,97	1,32	282	1076	2590	—	3948	148,47	19,71	14,90
7	Nassauische	133	—	—	133	266	10,61	1,41	504	920	3080	—	4504	179,39	23,84	16,93
8	Preuß. Niederschles.-Märk.	57	189	1	247	685	13,21	1,76	628	2524	5184	3864	12 200	236,34	31,38	17,81
9	" Ostbahn	—	250	—	250*	750	6,56	0,91	522	3128	6820	3072	13 542	123,87	16,45	18,06
10	" Saarbrücker (u. Trier)	81	—	—	81	162	8,41	1,12	204	528	1650	1125	3507	182,14	24,18	21,63
11	" Westfälische	6	60	—	66	192	6,74	0,99	150	576	1790	1024	3540	124,34	16,51	18,43
12	Sächsische östliche	36	88	—	124	336	13,06	1,73	339	1090	3860	—	5289	205,64	27,30	15,74
13	Sächsische westliche	121	81	—	202	485	9,58	1,33	354	1992	4860	—	7206	148,30	19,69	14,86
14	Württembergische	39	—	271	310	1162	16,85	2,24	558	4644	14 480	—	19 682	285,45	37,90	16,94
	II. Privatbahnen															
	a) unter Staatsverwaltg.															
15	Aach.-Düss. Ruhrorter a. Aach.-Düssel. b. Ruhrort-Crf.	18	51	—	69	189	11,19	1,47	298	672	1480	1188	3638	213,61	28,36	19,25
16	Bergisch-Märkische	52	84	—	136*	356	7,39	0,98	348	1298	3060	2772	7478	155,31	20,62	21,01
17	a. Löbau-Zittauer	4	10	—	14	38	8,43	1,12	24	128	480	—	632	140,13	18,60	16,63
	b. Zittau-Reichenberger	14	—	—	14	28	7,89	1,05	24	112	380	—	516	145,35	19,30	18,43
18	a. Oberschlesische b. Breslau-Posen-Glogauer	28	121	—	149	419	7,04*	0,93	362	1548	3935	1523	7368	123,73*	16,43	17,55
19	Stargard-Posener	—	46	—	46	138	6,10	0,81	126	584	1200	600	2510	110,91	14,72	18,19
20	Rhein-Nahe-E.	40	—	—	40	80	4,99	0,66	95	264	1380	—	1739	108,55	14,41	21,74
21	Wilhelms-Bahn	1	24	—	25	74	3,15	0,42	57	195	650	300	1202	51 24	6,80	16,24
	b) in Privatverwaltung.															
22	Aachen-Mastrichter	—	24	—	24	72	5,40	0,71	114	264	860	—	1238	99,54	13,25	17,19
23	Alberts-Bahn	6*	13	—	19	51	28,13*	3,74*	32	168	500	120	820	453,04*	60,16*	16,08
24	Altona-Kieler	8	41	—	49	139	7,43	0,99	130	576	1686	—	2392	127,92	16,98	17,21
25	Aussig-Teplitzer	—	20	—	20	60	24,29*	3,29*	120	276	320	—	716	295,87*	39,29*	11,93
26	Bayerische Ostbahnen	307	—	—	307	614	7,81	1,04	564	2400	8300	—	11 264	143,31	19,03	18,34
27	Berlin-Anhaltische	45	95	—	140	375	7,63	1,01	474	1648	3840	—	5962	121,33	16,10	15,99
28	a. Berlin-Hamburger b. Hamburg-Bergedorfer	—	154	—	154	462	11,65	1,55	318	1872	4940	1080	8210	207,01	27,49	17,77
29	Berlin-Potsdam-Magdebg.	5	114	—	119	352	18,02	2,39	411	1448	3300	600	5759	294,77	39,14	16,36
30	Berlin-Stettiner a. Stammbahn	10	74	—	84	242	10,16	1,43	144	864	2470	920	4398	195,53	25,96	18,17
	b. Hinterpommer.	—	50	—	50	150	6,54	0,87	60	544	1680	550	2834	124,30	16,50	18,89
	c. Vorpommersche	1	92	—	93	278	9,12	1,21	108	880	2860	1125	4973	163,21	21,67	17,89
31	Böhmische Westbahn	80	—	—	80	160	6,00	0,80	114	912	2300	—	3326	125,0	16,56	20 79
32	Breslau-Schweidnitz-Freibg	23	81	1	105	293	12,79	1,69	90	776	3320	720	4906	214,28	28,45	16,74

100				101			102							103			

Transportmittel.

Gepäckwagen:				Achsen unter denselben:			Güterwagen (incl. Equipage- u. Viehwagen):							Achsen unter denselben:			
a. 4- rädrige.	b. 6- rädrige.	c. 8- rädrige.	d. zusammen.	a. überhaupt.	b. pro Meile Bahnlänge.	b. pro Kilometer Bahnlänge.	a. 4rädrige offene.	a. 4rädrige bedeckte.	b. 6rädrige offene.	b. 6rädrige bedeckte.	c. 8rädrige offene.	c. 8rädrige bedeckte.	g. zusammen.	a. überhaupt.	b. pro Meile Bahnlänge.	b. pro Kilometer Bahnlänge.	
Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.		Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.		
107	15	—	122	259	*3,48*	*0,46*	876	841	58	238	—	—	2013	4322	*58,04*	*7,71*	1
232	—	—	232	464	*2,68*	*0,36*	1739	1497	848	684	—	—	4768	11 068	*64,02*	*8,50*	2
—	22	—	22*	66	*2,44*	*0,32*	463	391	30	—	7	49	940	2022	*74,86*	*9,94*	3
—	79	—	79*	237	*1,98*	*0,26*	2551	906	110	13	35	321	3936	8707	*72,59*	*9,64*	4
26	10	—	36	82	*6,38**	*0,85*	102	140	—	10	—	—	252	514	*39,91**	*5,31*	5
5	20	—	25*	70	*2,63*	*0,35*	262	294	—	—	—	9	565	1148	*43,11*	*5,73*	6
21	—	—	21	42	*1,67*	*0,22*	618	83	—	—	—	—	701	1402	*55,90*	*7,42*	7
22*	28	—	50	128	*2,48*	*0,33*	1599	1049	165	24	42	113	2992	6483	*125,39*	*16,67*	8
—	56	—	56	168	*1,54*	*0,20*	566	1345	125	229	—	—	2265	4884	*44,67*	*5,93*	9
22	—	—	22	44	*2,29*	*0,30*	1588	268	—	—	—	—	1856	3712	*192,79*	*25,60*	10
—	20	—	20	60	*2,11*	*0,28*	657	67	—	21	3	6	754	1547	*54,34*	*7,21*	11
l. R. 102b	l. R. 102d	—	in Kol. 102f	in Kol. 103a	in Kol. 103b	in Kol. 103b	832	522	54	22	—	5	1435	2956	*114,93*	*15,26*	12
" 102b	—	—	" " 102f	" " 103a	" " 103b	" " 103b	3616*	813	—	1	4	4	4438*	8893	*183,02*	*24,30*	13
6	—	38	44	164	*2,38*	*0,32*	590*	624	—	—	126	355	1695	4352	*63,13*	*8,38*	14
4	12	—	16	44	*2,38*	*0,34*	883	253	2	—	—	—	1138	2278	*133,76*	*17,76*	15
27	26	—	53*	132	*2,74*	*0,36*	3804	519	65	34	30	—	4452	9063	*188,32*	*24,99*	16
l. R. 102	l. R. 102	l. R. 102	in Kol. 102f	in Kol. 103a	in Kol. 103b	in Kol. 103b	50	20	—	2	—	2	74	154	*34,15*	*4,53*	17a
" 102b	—	—	" " 102f	" " 103a	" " 103b	" " 103b	80	35	—	—	—	—	115	230	*64,79*	*8,60*	" b
16	33	—	49	131	*2,20**	*0,29*	1208	794	1042	149	50	—	3243	7777	*126,25*	*16,77*	18
—	15	—	15	45	*1,99*	*0,26*	117	225	5	59	5	7	418	924	*40,53*	*5,43*	19
8	—	—	8	16	*0,99*	*0,13*	484	90	—	—	—	—	574	1148	*71,66*	*9,51*	20
—	10	—	10	30	*1,28*	*0,17*	843	130	13	3	2	2	993	2010	*85,68*	*11,38*	21
3	6	—	9	24	*1,94*	*0,26*	239	139	—	—	2	—	380	764	*61,61*	*8,18*	22
—	—	—	—	—	—	—	675	10*	—	—	—	—	685	1370	*268,10*	*35,60*	23
6	—		6	12	*0,64*	*0,09*	125	270	—	—	2	4	401	814	*43,33*	*5,78*	24
3	—	—	3	6	*2,45**	*0,33**	210	12	—	—	—	—	222	444	*133,73*	*17,75*	25
50	—	—	50	100	*1,27*	*0,17*	772	825	—	—	—	—	1597	3194	*40,64*	*5,37*	26
12	9	—	21	51	*1,94*	*0,14*	578	272	30	52	5	25	962	2066	*42,94*	*5,38*	27
3	23	—	26	75	*1,89*	*0,25*	164	272	85	337	17	153	1028	2818	*71,95*	*9,4 3*	28
—	29	—	29	87	*4,45*	*0,59*	307	61	11	210	—	2	591	1407	*72,02*	*9,56*	29
—	15	—	15	45	*2,60*	*0,27*	82	144	22	60	35	68	411	1110	*49,36*	*6,53*	30a
—	12	—	12	36	*1,58*	*0,21*	122	126	30	42	—	—	320	712	*31,23*	*4,15*	" b
4	6	—	10	26	*0,83*	*0,11*	343	216	—	—	—	—	559	1118	*36,69*	*4,87*	" c
12*	—	—	12	24	*0,90*	*0,12*	594	194	—	—	—	—	788	1576	*59,11*	*7,85*	31
11	—	2	13	30	*1,31*	*0,17*	611	179	21	3	99	2	915	2056	*89,80*	*11,92*	32

	II. Privatbahnen. (Forts.)	96 Personenwagen: a. 4rädrige. Anz.	96 b. 6rädrige. Anz.	96 c. 8rädrige. Anz.	96 d. zusammen. Anz.	97 Achsen unter denselben: a. überhaupt. Anz.	97 b. pro Meile Bahnlänge. Anz.	97 b. pro Kilometer Bahnlänge. Anz.	98 Die Personenwagen enthalten Plätze: a. I. Klasse.	98 b. II. Klasse.	98 c. III. Klasse.	98 d. IV. Klasse.	98 e. zusammen.	99 Durchschnittlich a. pro Meile Bahnlänge. Plätze.	99 a. pro Kilometer Bahnlänge. Plätze.	99 b. pro Achse. Plätze.
33	Brünn-Rossitzer	4	2	—	6	14	3,73	0,493	12	64	152	—	228	60,67	8,06	16,29
34	Buschtêhrader a. Kralup-Kladno	6	—	3	9	24	3,36	0,45	48	88	144	120	400	56,34	7,46	16,66
	Buschtêhrader b. Prag-Wejhybka															
	Buschtêhrader c. Pferde-Bahn	9	—	—	9	18	4,29	0,57	6	24	48	72	150	35,71	4,74	8,33
35	Frankfurt-Hanauer	44	5	—	49*	103	18,86	2,50	100	420	1260	—	1780	326,0	43,28	17,28
36	Galizische Carl-Ludwig-B.	66	38	—	104	246	5,26	0,70	264	1024	3380		4668	99,72	13,24	18,93
37	Glückstadt-Elmshorner	—	6	—	6	18	4,0	0,53	14	56	260	—	330	73,33	9,73	18,33
38	Graz-Köflacher	7	—	5	12	34	6,40	0,85	12	142	416	—	570	107,34	14,25	16,76
39	Hessische Ludwigs-E.	97	21	—	118	257	10,53	1,40	364	1250	3170	—	4784	196,15	26,04	18,61
40	Homburger	31	—	—	31	62	25,73	3,42	136	220	720	—	1076	446,47	59,28	17,35
41	Kaiser Ferdinands Nordb.	386	—	—	386	772	9,61	1,27	882	3576	6016	—	10474	130,37	17,31	13,57
42	Kaiserin Elisabeth a. Lokom.-Bahn	381	—	3	384*	774	13,39	1,80	747	2873	8726	—	12346*	216,86	28,79	15,95
	Kaiserin Elisabeth b. Pferde-Bahn	38	—	—	38	76	4,37	0,58	10	107	242	—	359	20,66	2,74	4,72
43	Köln-Mindener (u. Gießener)	51	153	—	204*	561	8,14	1,08	583	1972	4210	4900	11665	169,30	22,48	20,79
44	Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	—	56	—	56*	168	8,48	1,13	96	544	1890	—	2530	127,65	16,96	15,06
45	Leipzig-Dresdener	77	53	—	130	313	18,93	2,51	228	1252	3558	—	5038	304,73	40,47	16,09
46	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	15	12	—	27	66	82,50	10,95	52	248	565	—	865	1081,25	143,45	13,11
47	Lübeck-Büchener	—	13	—	13	39	6,19	0,82	30	160	480	—	670	106,35	14,12	17,18
48	Lüttich-Mastrichter	23	—	—	23	46	11,92	1,58	136	200	594	—	930	240,93	31,99	20,22
49	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	69	49	—	118	285	14,73	1,95	198	970	3320	—	4488	231,82	30,79	15,75
50	a. Magdeburg-Halberstädter	2	62	—	64	190	16,25	2,16	144	744	2360	—	3248	277,64	36,89	17,09
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	—	31	—	31	93	6,50	0,86	54	352	1240	—	1646	115,10	15,28	17,70
	c. Cöthen-Bernburger	2	8	—	10	28	10,18*	1,35*	18	56	410	—	484	172,36*	22,88*	17,29
51	Mecklenburgische	—	31	9	40	129	6,69	0,89	102	536	1310	—	1948	101,09	13,42	15,10
52	Mohacs-Fünfkirchener	10	—	—	10	20	2,47	0,33	18	112	184	—	314	38,86	5,16	15,70
53	Neisse-Brieger	—	12	—	12	36	5,83	0,77	18	120	264	225	627	101,46	13,47	17,42
54	Niederländische Rhein-E.	164	—	—	164*	328	14,11	1,87	1230	2106	3702	—	7038	302,84	40,21	21,45
55	Niederschlesische Zweigbahn	2	10	13	25	86	9,05	1,20	94	416	550	296	1356	142,74	18,95	15,77
56	a. Oesterreichische nördliche	144	—	72	216	576	9,25	1,23	978	2854	5246	—	9078	145,69	19,33	15,76
	b. Oesterreich. südöstliche	175	1	85	261	693	7,52	1,0	1006	4054	5241	—	10301	111,78	14,84	14,86
	c. Wien-Neu-Szönyer	17	18	23	58	180	8,60	1,14	176	716	1900	—	2792	133,40	17,71	15,51
57	Oppeln-Tarnowitzer	–	5*	—	5*	15	1,48	0,20	32	32	80	120	264*	26,09	3,46	22,0*
58	a. Pfälzische Ludwigsbahn	122	—	—	122	244	12,05	1,60	236	976	2920	—	4132	204,10	27,10	16,93
	b. Pfälzische Maximiliansb.	36	—	—	36	72	8,61	1,14	128	240	800	—	1168	139,71	18,55	16,22
59	Rheinische	143	110	—	253	616	11,53	1,53	1820	3230	4640	540	10230	191,46	25,45	16,61
60	a. Südbahn, Oesterreichische	271	—	300	571	1742	11,34	1,51	1952	6524	15776	—	24252	158,43	21,03	13,92
	b. Nordtiroler	—	32	7	39*	124	12,73	1,69	144	588	1116	—	1848	189,54	25,16	15,09
	c. Venetianische u. Südtirol.	220	9	43	272*	639	9,19	1,22	760	2192	7584	—	10536	151,51	20,11	16,49
61	Süd-Norddeutsche	88	—	—	88	176	6,22	0,89	160	884	1920	—	2964	113,22	15,03	16,84
62	Taunus-Bahn	94	22	—	116	254	37,30	5,02	514	1150	2490	—	4154	618,15	82,07	16,35
63	Theiß-Bahn	—	145	—	145	435	5,63	0,75	351	2464	4200	—	7015	90,74	12,05	16,13
64	a. Thüringische	—	108	—	108*	324	8,69	1,15	292	1456	3640	—	5388	144,61	19,20	16,63
	b. Werra-E.	—	40	—	40	120	5,30	0,70	120	576	1320	—	2016	89,03	11,82	16,80
65	a. Warschau-Wiener	21	69*	—	90	249	5,37	0,71	334	1288	1760	864	4246	91,51	12,15	17,05
	b. Warschau-Bromberger	10	66	—	76	218	11,66	1,55	120	400	1760	1800	4080	218,15	28,97	18,72

(Forts.) **I. Bestand der**

100	101	102	103

Transportmittel.

Gepäckwagen:				Achsen unter denselben:			Güterwagen (incl. Equipage- u. Viehwagen):							Achsen unter denselben:			
a. 4- rädrige.	b. 6- rädrige.	c. 8- rädrige.	d. zusammen.	a. überhaupt.	b. pro Meile Bahnlänge.	b. pro Kilometer Bahnlänge.	a. 4rädrige offene.	a. 4rädrige bedeckte.	c. 6rädrige offene.	d. 6rädrige bedeckte.	e. 8rädrige offene.	f. 8rädrige bedeckte.	g. zusammen.	a. überhaupt.	b. pro Meile Bahnlänge.	b. pro Kilometer Bahnlänge.	
Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.		Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.		
2	—	—	2	4	*1,06*	*0,141*	92	4	—	—	—	—	96	192	*51,3*	*6,79*	33
4	—	—	4	8	*1,13*	*0,15*	135	—	—	—	—	—	135	270	*38,02*	*5,03*	34a - b
4	—	—	4	8	*1,90*	*0,25*	107	—	—	—	—	—	107	214	*50,95*	*6,76*	- c
6	—	—	6	12	*2,30*	*0,29*	26	20	—	—	—	—	46	92	*16,85*	*2,24*	35
38*	1	—	39	79*	*1,69*	*0,22*	514	781	1	—	31	46	1373	2901	*61,97*	*8,23*	36
1	—	—	1	2	*0,44*	*0,06*	13	20	—	—	—	—	33	66	*14,67*	*1,95*	37
—	—	7*	7	28	*5,27*	*0,70*	135	—	—	—	—	—	135	270	*50,55*	*6,75*	38
39*	8	—	47	102	*4,18*	*0,56*	325	296	—	—	—	—	621	1242	*50,92*	*6,76*	39
4	—	—	4	8	*3,32*	*0,44*	16	4	—	—	—	—	20	40	*16,59*	*2,20*	40
125	—	—	125	250	*3,11*	*0,41*	2511	2638	—	—	109	220	5478	11614	*144,56*	*19,19*	41
53	—	1	54*	110	*1,93*	*0,26*	663	894	1	—	4	—	1562*	3133	*55,03*	*7,30*	42a
4	—	—	4	8	*0,46*	*0,06*	594	152	—	—	28	—	774	1604	*92,34*	*12,26*	- b
23	40	—	63*	166	*2,41*	*0,32*	4122	660	374	254	30	—	5440	11568	*167,89*	*22,29*	43
8	5	—	13*	31	*1,36*	*0,21*	206	100	—	—	—	8	314	644	*32,51*	*4,32*	44
14	—	—	14	28	*1,69*	*0,22*	302	209	203	138	—	8	860	2077	*125,63*	*16,68*	45
—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	1	2	*2,30*	*0,33*	46
1	2	—	3	8	*1,27*	*0,17*	31	27	65	21	2	—	146	382	*60,63*	*8,05*	47
6	—	—	6	12	*3,11*	*0,41*	94	10	—	—	—	—	104	208	*53,89*	*7,16*	48
—	10	—	10	30	*1,53*	*0,21*	709	503	—	8	3	58	1281	2692	*139,05*	*18,46*	49
—	17	—	17	51	*4,36*	*0,58*	445	230	4	172	—	25	876	1978	*169,30*	*22,46*	50a
—	4	—	4	12	*0,84*	*0,11*	61	71	13	79	2	—	226	548	*38,32*	*5,09*	- b
—	—	—	—	—	—	—	88	47	4	3	—	—	142	291	*72,75*	*9,66*	- c
—	5	5*	10	35	*1,81*	*0,24*	112	58	9	29	23	61	292	790	*40,99*	*5,44*	51
4	—	—	4	8	*0,99*	*0,13*	227	20	—	—	—	—	247	494	*61,14*	*8,13*	52
—	3*	—	3	9	*1,46*	*0,19*	9	35	12	9	4	—	69	167	*27,02*	*3,59*	53
46	—	—	46	92	*3,96*	*0,53*	494	487	—	—	—	—	981	1962	*84,42*	*11,21*	54
1	3	—	4	11	*1,16*	*0,15*	27	57	—	—	16	6	106	256	*26,95*	*3,58*	55
36	—	32	68	200	*3,21*	*0,43*	1246	475	26	—	264	549	2560	6772	*108,68*	*14,43*	56a
82	10	12	104	242	*2,62*	*0,35*	631	1303	133	88	368	696	3219	8787	*95,36*	*12,66*	- b
17	—	5	22	54	*2,58*	*0,34*	106	615	—	9	19	5	754	1565	*74,77*	*9,93*	- c
—	4	—	4	12	*1,18*	*0,16*	126	31	14	10	—	—	181	386	*38,14*	*5,06*	57
35	—	—	35	70	*3,46*	*0,46*	1265	130	25	—	—	—	1420	2865	*141,55*	*18,79*	58a
11	—	—	11	22	*2,63*	*0,35*	345	90	6	—	—	—	441	888	*105,02*	*13,94*	- b
52	15	—	67	149	*2,79*	*0,37*	1137	681	5	—	6	—	1829	3675	*68,78*	*9,14*	59
95	—	30	125	310	*2,02*	*0,27*	2299	2735	—	—	25	20	5079	10248	*66,95*	*8,89*	60a
11	—	—	11	22	*2,25*	*0,30*	52	70	—	—	—	—	122	244	*25,03*	*3,32*	- b
90*	—	—	90	180	*2,39*	*0,34*	637	684	—	—	—	—	1321	2642	*38,0*	*5,04*	- c
13	—	—	13	26	*1,0*	*0,13*	265	202	—	—	—	—	467	934	*35,67*	*4,73*	61
9	8	—	17	42	*6,26*	*0,83*	101	77	12	14	—	—	204	434	*64,58*	*8,57*	62
38	15	—	53	121	*1,57*	*0,21*	391	850	—	—	—	—	1241	2482	*32,10*	*4,26*	63
—	27	—	27*	81	*2,17*	*0,29*	589	671	10	4	—	36	1310	2706	*72,62*	*9,64*	64a
—	12	—	12	36	*1,39*	*0,21*	192	128	—	—	—	—	320	640	*28,37*	*3,75*	- b
—	16	—	16	48	*1,03*	*0,14*	371	215	292	170	84	—	1132	2894	*62,37*	*8,28*	65a
—	12	—	12	36	*1,93*	*0,26*	104	74	90	130	—	—	398	1016	*54,33*	*7,21*	- b

	104				105	106	107
							(Forts.) I. Bestand der
	Arbeitswagen:						
I. Staatsbahnen.	a. 4- rädrige.	b. 6- rädrige.	c. 8- rädrige.	d. zusammen.	Schneepflüge.	Draisinen.	Sonstige Transportmittel.
	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	
1 Badische	24	—	—	24	9	4	18 Briefpost- und 12 Postpackwagen
2 Bayerische (u. gepcht. Zwgb.)	325	60	—	385	27	74	230 Trollwagen zu Bahnmaterial-Transp. und 81 Postwagen
3 Braunschweigische	10	—	—	10	—	—	
4 Hannoversche	405	—	—	405	—	12	
5 Main-Neckar	4	—	—	4	4	4	
6 Main-Weser	70	—	—	70	—	6	
7 Nassauische	—	—	—	—	—	1	
8 Preuß. Niederschles.-Märk.	95	14	—	109	120	9	44 Bahnmeisterwagen
9 „ Ostbahn	42	71	—	113	8	14	142 Bahnmeisterwagen
10 „ Saarbrücker (u. Trier)	101	—	—	101	—	2	
11 „ Westfälische	64	—	—	64	—	4	7 Umladewagen und 19 Bahnmeisterwagen
12 Sächsische östliche	67	—	—	67	—	6	
13 Sächsische westliche	87*	—	—	87	—	9	
14 Württembergische	271*	—	—	271*	4	—	5 Kranken- und Gefangenenwagen und 22 Bahnpostwagen
II. Privatbahnen							
a) unter Staatsverwaltg.							
15 Aach.-Düss. Ruhrorter a. Aach.-Düsseld.	24	—	—	24	1	3	1 Dampfboot „Delphin," 21 Bahnmeisterwagen (Hunde), 1 Schwellen- und 2 alte Kieswagen für die Imprägnir-Anstalt zu Baal
Ruhrorter b. Ruhrort-Crf.							1 Dampfboot „Ruhr," 1 Dampffähre „Rhein," 2 hydraulische Hebe- und 2 stehende Dampfmaschinen und 6 Ponten
16 Bergisch-Märkische	—	—	—	—	—	1	1 stehende Maschine zur Ueberwindung von Steigungen
17 a. Löbau-Zittauer	5	—	—	5	—	—	
b. Zittau-Reichenberger	8	—	—	8	—	1	
18 a. Oberschlesische	—	—	—	—	—	3	
b. Breslau-Posen-Glogauer							
19 Stargard-Posener	16	10	1	27	—	2	
20 Rhein-Nahe-E	37	—	—	37	—	1	2* Dampfschiffe, 5* Schalden und 1 Ausgleichungswagen
21 Wilhelms-Bahn	—	—	—	—	—	2	
b) in Privatverwaltung.							
22 Aachen-Mastrichter	15	—	—	15	—	2	
23 Alberts-Bahn	8	—	—	8	—	—	
24 Altona-Kieler	24	—	—	24	3	3	1 stehende Maschine am Quai, 12 Drehwagen für Ober-Bahnwärter und 5 vierrädrige Postwagen
25 Aussig-Teplitzer	12	—	—	12	1	2	
26 Bayerische Ostbahnen	50	—	—	50	—	8	24 vierrädrige Postwagen
27 Berlin-Anhaltische	159*	—	—	159	3	—	
28 a. Berlin-Hamburger	57	—	—	57	—	6	1 Dampfdraisine und 2 vierrädrige Transportwagen der Schwellen-Tränk-Anstalt in Berlin
b Hamburg-Bergedorfer							
29 Berlin-Potsdam-Magdebgr.	47	8	—	55	—	3	
30 Berlin-Stettiner a. Stammbahn	35	16	—	51	—	3	2 Seil- und Kiepenwagen
b. Hinterpommer.	—	—	—	—	—	3	
c. Vorpommersche	50	—	—	50	—	2	1 Bahnrevisionswagen
31 Böhmische Westbahn	77	—	—	77	5	10	
32 Breslau-Schweidnitz-Freib.	—	—	—	—	—	1	

108		109				110			111	112	
Transportmittel.											
Anzahl der in Reserve vorhandenen		Gesammt-Ladungsfähigkeit				Durchschnittlich			Größte zulässige (Netto-) Belastung einer Güterwagen-Achse.	Durchmesser derselben (in der Nabe).	
a. eisernen Achsen.	b. stählernen Achsen.	a. der Gepäckwagen. Z.-Ctr.	b. der Güterwagen. Z.-Ctr.	c. der Equipage- u. Viehwagen. Z.-Ctr.	d. der Arbeitswagen. Z.-Ctr.	e. zusammen. Z.-Ctr.	pro Meile Bahnlänge. Zoll-Centner.	pro Kilometer Bahnlänge. Zoll-Centner.	Z.-Ctr.	Zoll.	
304	150	11 855	348 750	1400	1240	363 245	*1878*	*648*	100	5¼	1
--	—	26 840	727 570	4330	37 350	796 090	*4605*	*611*	175*	3,₅₀*	2
155	12	3300	127 000	3800	300	134 400	*4976*	*661*	100	eiserne 5 stählerne 1¾	3
890	—	8500	549 460	in Kol. 109b	32 400	590 360	*4922*	*653*	100	5 (neu)	4
108	-	5510	27 010	3040	320	35 880	*2790*	*370*	100	—	5
331	—	4160	68 030	5390	10 260	87 840	*3304*	*439*	100	6 (neu)	6
79	--	2100	136 100	3000	—	141 200	*5630*	*747*	100	4	7
495*	366	4720	549 631	9184	8450	571 985	*11081*	*1471*	86	3 — 5	8
647	--	9480	366 699	27 895	30 178	434 252	*3972*	*527*	110	5	9
122	-	2200	302 420	1680	9680	315 980	*16 411*	*2179*	100	3½—5	10
199	–	2695	81 585	5000	5120	94 400	*3316*	*440*	100	5	11
346	--	in Kol. 109b	184 490	in Kol. 109b	in Kol. 109b	184 490	*7173*	*952*	100	3 — 5	12
457	18	" " 109b	590 210	" 109b	" " 109b	590 210	*12 147*	*1613*	100	3½—5½	13
60	--	8800	287 360	1580*	—*	297 740	*4318*	*573*	100*	4	14
306	-	2000	138 210	5760	2400	148 370	*8707*	*1156*	105	5¼	15a - b
423	—	4820	729 490	8400	—	742 710	*15 425*	*2048*	100	3½—5	16
16	—	in Kol. 109b	11 360	in Kol. 109b	in Kol. 109b	11 360	*2518*	*334*	50 - 100	3 — 5	17a
15	--	" " 109b	16 500	" " 109b	" " 109b	16 500	*4648*	*617*	50 u. 100	4¼—5½	- b
1481	--	9480	545 130	6560	—	561 170	*9113*	*1210*	110	4¾	18
211	in Kol. 109a	3242	63 780	9015	2335	78 372	*3463*	*460*	113	4¼	19
46	--	1260	103 320	2680	3700	110 900	*6923*	*919*	155,₇₀	4¾—5	20
—	-	1800	162 872	1080	–	165 752	*7065*	*938*	113	5¼	21
98	-	960	38 210	2840	1500	43 510	*3509*	*466*	75	3¾—4¼	22
18	--	—	79 000	—	—	79 000	*15 460*	*2053*	100	stählerne 4,₀	23
80	—	480	54 330	in Kol. 109b	1920	56 730	*3034*	*403*	90	5	24
40	—	600	44 400		in Kol. 109b	45 000	*13 554*	*1800*	100	4¾	25
160	--	7400*	321 400		10 000	338 800	*4310*	*572*	100	5¼	26
151	-	2040	139 810	4290	8590	154 730	*3149*	*418*	141	stählerne 1¾ eiserne 5	27
200	52	2850	162 470	8345*	4740	178 405	*4498*	*597*	100	5¼	28
544	—	4350	100 590	1600	4400	110 940	*5678*	*754*	100	3 — 5	29
76	55	1500	61 235	420	5074	68 229	*3031*	*403*	110	3¾—5¼	30a
58	—	1440	71 130	2430	—	75 000	*3290*	*437*	110	4 — 5	- b
103	—	1260	101 740	in Kol. 109b	10 080	113 000	*3708*	*492*	100	4¼—5¼	c
—		1200*	128 320	27 610		157 130	*5891*	*783*	100	4¾	31
183	10	1560	170 054	640		172 254	*7524*	*999*	140	5	32

	II. Privatbahnen. (Forts.)	104 Arbeitswagen: a. 4rädrige.	b. 6rädrige.	c. 8rädrige.	d. zusammen.	105 Schneepflüge.	106 Draisinen.	107 (Forts.) I. Bestand der Sonstige Transportmittel.
		Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	
33	Brünn-Rossitzer	—	—	—	—	1	3	21 kleine Bahnwagen
34	Buschtêhrader a. Kralup-Kladno	18	—	—	18	2	2	
	b. Prag-Wejhybka							
	c. Pferde-Bahn	15	—	—	15	—	—	
35	Frankfurt-Hanauer	—	—	—	—	—	2	
36	Galizische Carl-Ludwig-B.	81	—	—	81	8	7	
37	Glückstadt-Elmshorner	11	—	—	11	—	—	1 Postwagen, 2 Drehwagen
38	Graz-Köflacher	—	—	—	—	1	—	
39	Hessische Ludwigs-E.	24	—	—	24	1	5	1 Dampfboot
40	Homburger	—	—	—	—	—	—	
41	Kaiser Ferdinands Nordb.	—	—	—	240	16	32	
42	Kaiserin Elisabeth a. Lokom.-Bahn	111	—	—	111*	16	8	
	b. Pferde-Bahn	—	—	—	—	—	—	
43	Köln-Mindener (u. Gießener)	218	2	—	220	—	7	
44	Kurs Friedr. Wilh. Nordb	21	—	—	21	—	2	
45	Leipzig-Dresdener	—	—	—	—	—	—	1 vierrädriger und 8 sechsrädrige Postwagen
46	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	2	—	—	2	—	—	
47	Lübeck-Büchener	—	—	—	—	—	—	
48	Lüttich-Mastrichter	—	—	—	—	—	—	
49	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz	39*	—	—	39	1	3	
50	a. Magdeburg-Halberstädter	—	—	—	—	—	1	
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	12	—	—	12	—	2	
	c. Cöthen-Bernburger	4	—	—	4	—	1	
51	Mecklenburgische	—	—	—	—	—	3	
52	Mohacs-Fünfkirchener	24	—	—	24	1	1	
53	Neisse-Brieger	—	—	—	—	—	1	7 Bahnmeisterwagen
54	Niederländische Rhein-E.	40	—	—	40	—	2	
55	Niederschlesische Zweigbahn	16	—	—	16	—	—	
56	a. Oesterreichische nördliche	—	—	—	—	14	7	
	b. Oesterreich. südöstliche	46	—	—	46	12	13	
	c. Wien-Neu-Szönyer	—	—	—	—	6	5	
57	Oppeln-Tarnowitzer	—	—	—	—	1	—	
58	a. Pfälzische Ludwigsbahn	3	—	—	3	3	2	
	b. Pfälzische Maximiliansb.	—	—	—	—	1	—	
59	Rheinische	172	—	—	172	—	6	9 Bergbremswagen und 2 Möbelwagen (für Straßenfahrt)
60	a. Südbahn, Oesterreichische	80	—	100	180	51	10	
	b. Nordtiroler	—	—	—	—	2	—	
	c. Venetianische u. Südtirol.	81	2	—	83	10	—	
61	Süd-Norddeutsche	—	—	—	—	6	3	
62	Taunus-Bahn	2	3	—	5	1	3	1 stehende Maschine und 2 Dampfboote
63	Theiß-Bahn	200	—	—	200	8	3	21 vierrädrige Postwagen
64	a. Thüringische	79	—	—	79	—	1	
	b. Werra-E.	20	—	—	20	—	—	
65	a. Warschau-Wiener	20	42	—	62	—	9	4 Postwagen
	b. Warschau-Bromberger	—	—	—	—	—	4	4 Postwagen

Transportmittel.

108		109					110		111	112	
Anzahl der in Reserve vorhandenen		Gesammt-Ladungsfähigkeit					Durchschnittlich		Größte zulässige (Netto-) Belastung einer Güterwagen-Achse.	Durchmesser derselben (in der Nabe).	
a. eisernen Achsen.	b. stählernen Achsen.	a. der Gepäckwagen.	b. der Güterwagen.	c. der Equipage- u. Viehwagen.	d. der Arbeitswagen.	e. zusammen.	pro Meile	pro Kilometer			
							Bahnlänge.				
		Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Zoll-Centner.		Z.-Ctr.	Zoll	
8	—	160	16 880	—	—	17 040	*4514*	*603*	120	4	33
42	—	600	23 730	—	540	24 870	*3502*	*465*	100	4¼	34a u. b
—	—	280	7490	—	450	8220	*1957*	*259*	42	2¾	- c
33	—	480	2800	2080	—	5360	*982*	*130*	40 u. 100	3¾ u. 4¾	35
170	—	7800*	160 728	111 185	16 200	295 913	*6322*	*839*	100	4¾	36
3	—	100	4260	—	440	4800	*1067*	*142*	90	4¾	37
28	—	1540	27 000	—	—	28 540	*5375*	*714*	100	4—4¾	38
245	—	7950*	118 380	in Rol. 109b	3000	129 330	*5303*	*704*	100	4¼	39
10	—	480	3680	—	—	4160	*1726*	*229*	100	5¼	40
1812	—	11 770	948 155	11 340	—	971 265	*12089*	*1605*	113	4—4¾	41
185	—	6820	179 600	82 040	—	268 460*	*4714*	*626*	25 resp. 100*	2¾ resp. 4¾	42a
—	—	200	40 940	—		41 140	*2368*	*314*	20	2¾	- b
724*	in Rol. 108a	6640	886 540	12 480	22 100	927 760	*13 465*	*1788*	100	eiserne 5 stählerne 4½	43
94	—	1240	30 810	—	1680	33 730	*1703*	*226*	100	3¾—5	44
270	—	in Rol. 109b	114 760	in Rol. 109b	—	114 760	*6943*	*922*	40—100	4¾—5¾	45
29	—	—	90		100	190	*237*	*32*	45	3½	46
3	11	in Rol. 109b	20 040	720	—	20 760	*3295*	*438*	100	5	47
4	—	1080	20 240	360	—	21 680	*5617*	*746*	100	5	48
310	—	1500	191 895	2080	2925	198 400	*10248*	*1361*	112,5	5	49
327	—	2040	159 665	in Rol. 109b		161 705	*13833*	*1836*	100	3¾—7	50a
180	—	540	28 967	530	480	30 517	*2134*	*283*	50	4¾	- b
18	—		24 420	—	200	24 620	*6155*	*817*	100	5	- c
74	—	1980	36 420	2980	—	41 380	*2147*	*285*	100	5 (max.)	51
56	—	672	40 280	1488	2880	45 320	*5609*	*745*	100	4¾	52
32	—	750	8210	280	—	9240	*1495*	*198*	52,5	3½, 3¾ u. 4¼	53
300	91	5466	127 850	12 930	6000	152 240	*6550*	*870*	160	5 (max.)	54
70	—	760	15 796	456	1152	18 164	*1912*	*254*	90	5	55
756	87	13 250	494 965	9267		517 482	*8305*	*1103*	105	3¾—4¾	56a
1244	104	18 570	544 025	71 281	2530	636 406	*6906*	*917*	105	3¾—4¾	- b
211	6	3945	129 905	13 325	—	147 175	*7032*	*934*	105	3¾—4¾	- c
82	—	720	28 136	1080	—	29 936	*2958*	*393*	90	4 15/16	57
240	—	3480	167 400	5340	240	176 460	*8718*	*1157*	150	4¾	58a
—	—	1000	51 200	2500	—	54 700	*6543*	*869*	150	4¾	- b
252	214	11 500	306 280	13 150	17 200	348 130	*6516*	*866*	100	5	59
—	—	18 300	1 015 300	in Rol. 109b	35 000	1 068 600	*6981*	*927*	100	4¾	60a
41	—	550	13 200	11 200	—	24 950	*2559*	*340*	100	4¾	- b
—	—	14 400	141 920	77 960	12 800	247 080	*3553*	*472*	80 u. 100	3 15/16	- c
400	—	2600	73 600	19 800	—	96 000	*3667*	*487*	100	4 15/16	61
31	90	1680	28 870	in Rol. 109b	520	31 070	*4624*	*614*	100	5¼	62
215	—	4890*	167 110	42 540	40 000	254 540	*3292*	*437*	84	4¾	63
231	—	3300	146 130	2720		152 150	*4083*	*542*	100	3½—5	64a
39	—	1440	35 650	in Rol. 109b	—	37 090	*1638*	*217*	60	4 3/16—4¾	- b
—	—	2880	160 400	" " 109b	4100	167 380	*3607*	*479*	100	5	65a
—	—	2160	54 553	—	2800	59 513	*3182*	*422*	100	5	- b

II. Anschaffungskosten der

		113			114			115		
		Lokomotiven und Tender			Personenwagen			Gepäckwagen		
		a.	b. durchschnittlich		a.	b. durchschnittlich		a.	b. durchschnittlich	
	I. Staatsbahnen.	überhaupt.	pro Meile Bahnlänge.	pro Kilometer Bahnlänge.	überhaupt.	pro Meile Bahnlänge.	pro Kilometer Bahnlänge.	überhaupt.	pro Meile Bahnlänge.	pro Kilometer Bahnlänge.
		Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.
1	Badische	2 524 621	35 906	4502	1 071 319	14 428	1916	160 408	2154	286
2	Bayerische (u. gepacht. Zwgb.)	4 749 224	27 471	3647	1 150 100	6652	883	311 168*	1799	239
3	Braunschweigische	1 010 841	37 425	4969	262 161	9706	1289	45 093	1669	222
4	Hannoversche	3 126 944	26 071	3461	859 151	7163	951	152 569*	1272	169
5	Main-Neckar	371 714	31 989	4247	178 285	15 343	2037	in Kol. 114a	in Kol. 114b	in Kol. 114b
6	Main-Weser	815 688	39 677	4073	278 886	10 488	1392	59 714	2246	298
7	Nassauische	517 788	20 645	2741	251 559	10 030	1331	31 819	1269	168
8	Preuß. Niederschles.-Märk.	2 562 320	49 638	6590	687 654	13 321	1769	191 391	1964	261
9	" Ostbahn	2 439 957	22 317	2963	779 693	7132	947	134 530	1230	163
10	" Saarbrücker (u. Trier)	876 571	45 527	6044	179 186	9306	1236	39 504	2052	272
11	" Westfälische	835 481	29 346	3896	184 895	6494	862	35 124	1234	164
12	Sächsische östliche	855 974	33 281	4418	325 575	12 658	1681	in Kol. 114a	in Kol. 114b	in Kol. 114b
13	Sächsische westliche	1 621 490	34 529*	4584*	428 506	8819	1171	" " 114a	" " 114b	" " 114b
14	Württembergische	1 845 678	26 768	3554	674 412	9781	1299	79 729	1156	153
	II. Privatbahnen									
	a) unter Staatsverwaltg.									
15	Aach.-Düss. Ruhrorter a. Aach.-Düsseld.	579 871	34 048	4520	191 864	11 266	1496	29 056	1706	227
	Ruhrorter b. Ruhrort-Crf.									
16	Bergisch-Märkische	2 020 273	41 958	5571	352 678	7325	972	83 988	1682	224
17	a. Löbau-Zittauer	106 640	23 645	3139	29 681	6581	874	in Kol. 114a	in Kol. 114b	in Kol. 114b
	b. Zittau-Reichenberger	116 809	32 904	4368	32 788	9236	1226	" " 114a	" " 114b	" " 114b
18	a. Oberschlesische	2 123 585	34 485	4578	397 011	6667*	885	96 035	1613*	214
	b. Breslau-Posen-Gleiwitzer									
19	Stargard-Posener	506 332	22 374	2971	151 452	6692	888	32 761	1448	192
20	Rhein-Nahe-E.	473 863	29 579	3927	90 086	5623	747	14 556	909	120
21	Wilhelms-Bahn	376 300	16 040	2130	59 959	2556	339	20 200	861	114
	b) in Privatverwaltung.									
22	Aachen-Mastrichter	280 100	22 588	2999	66 230	5341	709	15 417	1243	165
23	Alberts-Bahn	126 858	24 825	3296	42 563	23 516*	3122*	—	—	—
24	Altona-Kieler	289 430	15 478	2055	131 287	7021	932	in Kol. 114a	in Kol. 114b	in Kol. 114b
25	Aussig-Teplitzer	124 860	37 609	4993	60 356	24 940*	3311*	" " 114a	" " 114b	" " 114b
26	Bayerische Ostbahnen	1 568 781	19 959	2650	774 189	9849	1308	134 955*	1717	228
27	Berlin-Anhaltische	1 002 879	20 409	2709	375 014	7632	1013	30 639	623	83
28	a. Berlin-Hamburger	1 257 069	31 696	4208	468 650	11 817	1569	18 432	1221	162
	b. Hamburg-Bergedorfer									
29	Berlin-Potsdam-Magdeburg	855 600	43 794	5814	391 602	20 044	2661	69 165	3540	470
30	Berlin-Stettiner a. Stammbahn	740 000	32 904	4369	227 146	10 100	1341	34 952	1554	206
	Berlin-Stettiner b. Hinterpommer.	481 000	21 096	2801	163 668	7178	953	17 705	777	103
	Berlin-Stettiner c. Vorpommersche	536 715	17 615	2339	263 743	8656	1140	18 438	605	80
31	Böhmische Westbahn	495 320	18 579	2467	226 100	8481	1126	21 840*	819	109
32	Breslau-Schweidnitz-Freiburg	704 583	30 775	4086	241 152	10 533	1399	15 915	695	92

116			117	118	119	120	
Transportmittel.							
Güterwagen (incl. Equipage- und Viehwagen)							
a.	b. durchschnittlich		Arbeitswagen.	Schneepflüge und Draisinen.	Sonstige Transportmittel.	Achsen und Räder für die Postwagen (soweit solche die Bahnverwaltung zu liefern hat).	
überhaupt.	pro Meile	pro Kilometer Bahnlänge.					
Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	
2 201 194	29 562	3925	4943	in Kol. 117	42 202	—	1
2 953 060	17 081	2268	in Kol. 113	9300	26 978*	115 140*	2
1 172 387	43 406	5763	1084	—	—	—	3
3 650 830	30 439	4041	128 065	—	—	—	4
341 880	29 422	3906	in Kol. 118	2472	—	223	5
653 487	24 576	3263	59 986	1500	—	—	6
645 526	25 739	3418	—	280	—	—	7
3 393 696	65 743	8728	70 850	in Kol. 117	in Kol. 117	—	8
3 025 375	27 672	3674	129 045	10 422	20 451	—	9
1 717 540	89 204	11 843	50 360	115	—	—	10
678 944	23 848	3166	34 048	1402	7784	2898	11
1 141 935	44 399	5895	7129	1313	—	—	12
2 795 533	59 530*	7904*	3957	1705	—	—	13
1 943 969	28 194	3743	28 201	751	6199	49 601*	14
1 037 753	60 933	8090	17 709	in Kol. 119 " " 119	18 000 125 068	—	15
4 136 843	85 915	11 407	—	200	3500	in Kol. 115	16
57 593	12 770	1695	4941	—	—	—	17a
98 595	27 773	3687	200	—	—	—	- b
3 558 975	57 794	7673	—	—	—	—	18
554 056	24 483	3251	56 740	—	—	—	19
585 480	36 547	4852	23 680	—	51 375*	—	20
888 970	37 893	5031	—	—	—	—	21
300 518	24 235	3218	6045	400	—	—	22
468 246	91 633	12 166	600	—	—	—	23
362 798*	19 401	2576	in Kol. 116a	941	234	7975	24
244 919	73 771	9794	1445	2040	—	—	25
1 907 270	24 265	3222	48 941	1600	—	—	26
1 161 997	23 647	3139	23 910	3900	—	—	27
1 600 502	40 356	5358	42 250	2000	4034	—	28
943 077	48 271	6409	26 704	—	—	—	29
610 340	27 138	3603.	40 684	1230	2409 30 720*	—	30a
441 738	19 374	2572	4388	1468	4800*	—	- b
573 326	18 816	2498	34 853	900	810 14 770*	—	- c
780 780	29 287	3888	6933	9800	—	—	31
1 140 746	49 826	6616	—	490	—	—	32

	II. Privatbahnen. (Forts.)	113			114			115		
		II. Anschaffungskosten der								
		Lokomotiven und Tender			Personenwagen			Gepäckwagen		
		a. überhaupt.	b. durchschnittlich pro Meile Bahnlänge.	b. durchschnittlich pro Kilometer Bahnlänge.	a. überhaupt.	b. durchschnittlich pro Meile Bahnlänge.	b. durchschnittlich pro Kilometer Bahnlänge.	a. überhaupt.	b. durchschnittlich pro Meile Bahnlänge.	b. durchschnittlich pro Kilometer Bahnlänge.
		Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.
33	Brünn-Rossitzer	85 770	22 873	3036	16 349	4359	579	1680	448	59
34	Buschtêhrader a. Kralup-Kladno	121 202	31 563	4191	9995	2603	345	2394	623	83
	b. Prag-Wejhybka	39 262	12 043	1599	12 003	1609	214	1579	212	28
	c. Pferde-Bahn	—	—	—						
35	Frankfurt-Hanauer	181 997	33 333	4425	97 443	17 847	2369	in Kol. 116a	in Kol. 116b	in Kol. 116b
36	Galizische Carl-Ludwig-B.	2 020 527	43 164	5731	338 603	7234	960	" " 116a	" " 116b	" " 116b
37	Glückstadt-Elmshorner	39 920	8871	1178	13 839	3075	408	1400	311	41
38	Graz-Köflacher	67 509	12 713	1688	18 339	3453	458	4460	840	111
39	Hessische Ludwigs-E.	675 857	27 710	3679	in Kol. 116a	in Kol. 116b	in Kol. 116b	in Kol. 116a	in Kol. 116b	in Kol. 116b
40	Homburger	58 057	24 090	3199	53 670	22 269	2957	4934	2047	272
41	Kaiser Ferdinands Nordb.	4 154 425	51 710	6865	744 551	9267	1230	161 559	2011	267
42	Kaiserin Elisabeth a. Lokom.-Bahn	2 088 334*	36 682	4870	1 077 973*	18 935	2514	in Kol. 116a	in Kol. 116b	in Kol. 116b
	Elisabeth b. Pferde-Bahn	—	—	—	—*	—	—	—	—	—
43	Köln-Mindener (u. Gießener)	3 810 912	55 310	7343	569 705	8268	1098	140 328	2037	270
44	Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	613 435	30 966	4111	163 944	8276	1099	20 800	1050	140
45	Leipzig-Dresdener	733 371	44 366	5890	in Kol. 116a	in Kol. 116b	in Kol. 116b	in Kol. 116a	in Kol. 116b	in Kol. 116b
46	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	29 350	36 888	4867	27 158	33 948	4504	—	—	—
47	Lübeck-Büchener	103 112	16 367	2173	34 989	5554	737	4900	778	103
48	Lüttich-Mastrichter	75 184	19 478	2586	39 834	10 320	1370	7360	1907	253
49	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	818 317	42 268	5612	275 542	14 232	1890	in Kol. 116a	in Kol. 116b	in Kol. 116b
50	a. Magdeburg-Halberstädter	513 333	43 912	5830	194 260	16 618	2206	" " 116a	" " 116b	" " 116b
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	367 302	25 685	3410	87 576	6124	813	8280	579	77
	c. Cöthen-Bernburger	64 000	16 060	2124	12 350	4491*	583*	—	—	—
51	Mecklenburgische	804 984*	41 774	5546	in Kol. 113	—	—	in Kol. 113	—	—
52	Mohacs-Fünfkirchener	197 221	24 408	3241	27 712	3430	455	4965	614	82
53	Neisse-Brieger	99 470	16 095	2137	33 178	5369	713	—	—	—
54	Niederländische Rhein-E.	737 222	31 722	4212	369 360	15 893	2110	73 486	3162	420
55	Niederschlesische Zweigbahn	166 248	17 500	2323	58 224	6129	814	6618	697	92
56	a. Oesterreichische nördliche	2 463 939	39 543	5250	593 484	9525	1265	136 613	2192	291
	b. Oesterreich. südöstliche	3 407 408	36 977	4909	739 938	8030	1066	198 535	2154	286
	c. Wien-Neu-Szönyer	549 314	26 245	3485	165 355	7901	1049	42 737	2042	271
57	Oppeln-Tarnowitzer	147 900	14 615	1940	13 503	1334	177	9440	933	124
58	a. Pfälzische Ludwigsbahn	655 762	32 399	4301	182 156	9000	1195	38 015	1878	249
	b. Pfälzische Maximiliansb.	227 485	27 211	3613	51 175	6121	813	13 542	1620	215
59	Rheinische	1 786 317	33 433	4444	609 980	11 416	1517	106 632	1996	265
60	a Südbahn, Oesterreichische	5 511 546	36 004	4780	1 212 529	7920	1051	in Kol. 116a	in Kol. 116b	in Kol. 116b
	b. Nordtiroler	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	c. Venetianische u. Südtirol.	1 822 292	26 205	3479	492 252	7079	940	170 066	2446	325
61	Süd-Norddeutsche	967 895	36 970	4909	226 249	8642	1147	21 918	837	111
62	Taunus-Bahn	256 437	38 160	5066	166 599	24 792	3292	in Kol. 116a	in Kol. 116b	in Kol. 116b
63	Theiß-Bahn	1 816 914	23 502	3120	511 811	6620	879	107 880*	1395	185
64	a. Thüringische	1 268 439	34 043	4520	324 945	8721	1158	48 298	1296	172
	b. Werra-E.	446 400	19 718	2618	122 750	5422	720	25 050	1107	147
65	a. Warschau-Wiener	1 310 365*	28 241	3749	182 799*	3940	523	35 702*	769	102
	b Warschau-Bromberger	—*	—	—	—	—	—	—	—	—

116			117	118	119	120	
Transportmittel.							
Güterwagen (incl. Equipage- und Viehwagen)							
a.	b. durchschnittlich						
überhaupt.	pro Meile	pro Kilometer Bahnlänge.	Arbeitswagen.	Schneepflüge und Draisinen.	Sonstige Transportmittel.	Achsen und Räder für die Postwagen (soweit solche die Bahnverwaltung zu liefern hat).	
Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	
86 466	23 057	3061	—	1362	1756	—	33
104 191	27 133	3602	862	2484	—	—	34a
31 386	4207	559	980	—	2400	—	- b - c
77 647	14 220	1890	—	443	—	—	35
2 129 955*	45 502	6042	in Kol. 116	13 157	7048	—	36
31 003	6889	915	1627	—	216	1066	37
95 291	17 945	2382	—	300	—	—	38
887 626	36 393	4832	in Kol. 116a	in Kol. 116a	in Kol. 116a	in Kol. 116a	39
19 566	8119	1078	—	—	—	—	40
6 029 196	75 046	9964	28 891	39 853	—	—	41
1 425 885*	25 047	3325	109 037	in Kol. 117	19 640	—	42a
—	—	—	—	—	—	—	- b
5 670 509	82 300	10 927	80 306	2900	—	—	43
314 300	15 866	2106	7280	270	—	—	44
1 096 502	66 334	8807	—	—	in Kol. 116a	—	45
350	438	58	250	—	—	—	46
189 450	30 071	3993	—	—	—	—	47
71 092	18 418	2445	—	—	—	—	48
1 320 466	68 206	9055	in Kol. 116a	904	—	—	49
1 085 120	92 824	12 324	—	—	—	—	50a
323 420	22 616	3003	in Kol. 116a	in Kol. 116a	—	—	- b
107 225	26 806	3559	95	25	—	—	- c
in Kol. 113	—	—	in Kol. 113	416	—	—	51
284 863	35 255	4681	28 731	2932	—	—	52
76 230	12 335	1638	—	574	1897	—	53
961 964	41 393	5497	11 822	355	—	—	54
139 930	14 729	1956	17 156	—	—	—	55
3 547 805	56 938	7560	—	19 741	12 477*	—	56a
4 669 932	50 677	6728	14 075	16 282	33 401*	—	- b
1 111 369	53 099	7050	—	9535	10 885*	—	- c
199 396	19 703	2616	—	80	—	—	57
929 612	45 929	6098	600	500	900	—	58a
310 619	37 155	4933	—	150	—	—	- b
1 688 544	31 603	4201	68 800	1050	12 730	—	59
4 945 445	32 306	4289	in Kol. 116a	in Kol. 116a	in Kol. 116a	—	60a
—	—	—	—	—	—	—	- b
1 340 848	19 282	2560	50 982	7896	—	—	- c
545 927	20 853	2768	7430	6877	—	—	61
222 599	33 125	4397	—*	—	—*	—	62
1 449 487	18 749	2489	132 957	14 907	—	—	63
1 135 489	30 475	4046	10 850	188	—	—	64a
310 955	13 735	1824	11 560	—	—	—	- b
1 378 134*	29 701	3943	66 400*	6750*	in Kol. 114a	—	65a
—	—	—	—	—	—	—	- b

Abſchnitt D.

Betriebs-Reſultate.

121 | 122

I. Leistungen der Transportmittel im Betriebsjahre 1864.

A. Lokomotiven.

	I. Staatsbahnen.	Die Lokomotiven haben zurückgelegt: a. vor Courier- u. Schnell- (Eil-) Zügen. Meilen	b. vor Personen- (Post-) Zügen. Meilen.	c. vor Güter- Zügen. Meilen.	d. vor gemischten Zügen. Meilen.	e. als vorgelegte Reserve-Maschinen. Meilen.	f. vor Material- und Arbeitszügen. Meilen.	g. leer. Meilen.	h. zusammen. Meilen.	Davon Nutzmeilen.
1	Badische	49 629	275 108	117 379	5 952	3 233	2 249	695	454 245	451 301*
2	Bayerische (u. gep. Zweigb.)	162 716	217 567	499 472	5 112	—	—	10 568	895 435	884 867
3	Braunschweigische	36 607	62 505	72 328	—	18 555*	—	2 903	192 898	189 995
4	Hannoversche	in Kol. 121c	in Kol. 121c	597 441	in Kol. 121c	in Kol. 121c	13 556	—	610 997	610 997
5	Main-Neckar	14 745	53 263	8 800	8 681	142	160	372	86 163	85 791
6	Main-Weser	39 528	23 502	39 528	22 992	6 576	10 233	2 957	145 316	142 359*
7	Nassauische	—	94 912	36 502	—	2 937	1 329	2 503	138 183	135 680
8	Preuß. Niederschles.-Märk.	43 411	149 935	246 289	—	—*	8 677	43 451	491 763	448 312
9	" Ostbahn	154 166	96 226	129 566	—	16 832	20 910	36 369	454 069	417 700
10	" Saarbrücker(u.Trier)	—	52 337	74 425	in Kol. 121c	12 017	3 068	3 141	144 988	141 847
11	" Westfälische	—	39 302	57 133	—	5 174	8 154	7 462	117 225	109 763
12	Sächsische östliche	29 071	74 490	33 289	6 695	9 200	1 149	12 351	166 245	153 894
13	Sächsische westliche	26 597	132 558	193 865	16 602	—	1 978	21 874	393 474	371 600
14	Württembergische	26 488	196 663	82 517	27 214	56 141*	146	28 920	418 089	389 169
	II. Privatbahnen									
	a) unter Staatsverwaltg.									
15	Aach-Düss. / Ruhrorter (a. Aach.-Düsseld. / b Ruhrort-Cref.)	12 434	40 012	24 791	12 444	3 580	67	6 555	99 883	60 281* / 6 191 / 33 047
16	Bergisch-Märkische	24 190	129 212	164 593	—	22 796	6 827	30 809	378 427	347 618
17	a. Löbau-Zittauer	—	—	393	13 232	989	31	1 069	15 714	14 645
	b. Zittau-Reichenberger	—	—	842	10 718	1 178	—	1 026	13 764	12 738
18	a. Oberschlesische / b. Breslau-Posen-Glogauer	19 105	83 359	259 723	in Kol. 121c	22 218	4 568	25 645	414 618	388 973*
19	Stargard-Posener	—	25 154	33 715	" " 121c	4 799	3 548	6 080	73 296	67 216
20	Rhein-Nahe-E.	—	28 626	49 527	5 505	5 538	836	2 778	92 810	90 032
21	Wilhelms-Bahn	5 563	5 841	43 522	—	215	2 980	73	58 194	58 121
	b) in Privatverwaltung.									
22	Aachen-Mastrichter	8 952	15 635	21 594	—	96	—	2 211	48 488	46 277
23	Albertsbahn	—	8 487	25 869	in Kol. 121b	—	—	—	34 356	34 356
24	Altona-Kieler	in Kol. 121b	51 385	19 524	" " 121b	—	in Kol. 121c	1 574	72 483	70 909
25	Aussig-Teplitzer	—	1 832	3 415	4 670	—	727	84	10 728	10 644
26	Bayerische Ostbahnen	55 132	96 706	157 285	in Kol. 121c	12 306	4 197	1 211	326 837	325 626
27	Berlin-Anhaltische	69 339	54 350	56 671	12 535	2 078	420	7 086	202 479	195 393
28	a. Berlin-Hamburger / b. Hamburg-Bergedorfer	37 707	30 918	77 626	52 281	34 460	26 856	27 291	287 139	259 848
29	Berlin-Potsdam-Magdebrg.	28 189	64 410	54 906	in Kolonne 121c.	3	2 111	5 801	155 420	149 619
30	Berlin-Stettiner: a. Stammbahn	—	63 984	38 939		11 346	6 363	8 997	129 629	120 632
	b. Hinterpommer.	—	38 729	17 568		3 710	2 662	5 597	68 266	62 669
	c. Vorpommersche	—	51 246	26 656		1 988	12 033	7 404	99 327	91 923
31	Böhmische Westbahn	—	43 883	22 973	1 203	3 315	667	3 730	75 771	72 041
32	Breslau-Schweidnitz-Freib.		49 369	36 470	—	—	40 434*	2 862	129 135	126 273

121 | 122

I. Leistungen der Transportmittel im Betriebsjahre 1864.

A. Lokomotiven.

	II. Privatbahnen. (Forts.)	Die Lokomotiven haben zurückgelegt:								
		a. vor Courier- u. Schnell- (Eil-) Zügen. Meilen.	b. vor Personen- (Post)- Zügen. Meilen.	c. vor Güter- Zügen. Meilen.	d. vor gemischten Zügen. Meilen.	e. als vorgelegte Reserve-Maschinen. Meilen.	f. vor Material- und Arbeits-zügen. Meilen.	g. leer. Meilen.	h. zusammen. Meilen.	Davon Nutzmeilen.
33	Brünn-Rossitzer	—	6*	582	3 417	—	36	39	4 080	4 041
34	Buschtêhrader a. Kralup-Kladno	—	—	10 434	14 878	242	92	—	25 646	25 646
	Buschtêhrader b. Prag-Wejhybka	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Buschtêhrader c. Pferde-Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—
35	Frankfurt-Hanauer	8 120	13 917	—	10 149	in Kol. 121k	1 596*	817	34 599	33 782*
36	Galizische Carl-Ludwig-B.	—	33 032	84 016	34 728	—	5 602	1 542	158 920	157 378
37	Glückstadt-Elmshorner	—	in Kol. 121d	—	6 781	—	466	38	7 285	7 247
38	Graz-Köflacher	—	4 421	7 355	4 026	—	425	4 406*	20 633	16 227
39	Hessische Ludwigs-E.	in Kol. 121b	129 748	43 387	in Kol. 121c	939	6 353	—	180 427*	173 135*
40	Homburger	3 087	9 329	in Kol. 121d	1 830	352	130	279	15 007	14 598
41	Kaiser Ferdinands-Nordb.	5 950	126 707	293 859	55 610	34 675	5 845	805	523 451*	522 646
42	Kaiserin Elisabeth a. Lokom.-Bahn	50 618	82 737	56 845	72 777	16 863	6 200	9 693	295 733	286 040
	Kaiserin Elisabeth b. Pferde-Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—
43	Köln-Mindener (u. Gießener)	110 822	171 896	378 514	—	in Kol. 121a-c	10 344	40 033	711 609	671 576
44	Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	in Kol. 121c	in Kol. 121c	97 995	in Kol. 121c	" " 121c	231	—	98 226	98 226
45	Leipzig-Dresdener	24 971	49 776	46 715	19 398	4 787	—	4 787	150 434	145 647
46	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	—	8 413	—	—	47	—	—	8 460	8 460
47	Lübeck-Büchener	—	17 573	3 033	in Kol. 121b	—	1 525	in Kol. 121f	22 131	20 606
48	Lüttich-Mastrichter	—	14 574	8 057	—	—	—	20	22 651	22 631
49	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	11 566	35 657	65 525	4 392	7 077	—	2 252	126 469	124 217
50	a. Magdeburg-Halberstädter	13 323	21 996	45 397	—	18	881	2 992	84 607	81 615
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	—	18 426	35 237	—	1 107	427	1 764	56 961	55 197
	c. Cöthen-Bernburger	—	—	—	9 581	—	—	—	9 581	9 581
51	Mecklenburgische	—	24 906	7 436	25 912	1 727	3 601	1 125	64 707	63 582
52	Mohacs-Fünfkirchener	—	—	6 597	9 788	14	4	201	16 604	16 403
53	Neisse-Brieger	—	40	415	11 334	456	256	366	12 867	12 501
54	Niederländische Rhein-E.	35 759	65 120	43 256	13 244	—	4 626	33 641*	195 646	157 379
55	Niederschlesische Zweigbahn	—	7 175	8 005	7 883	843	984	817	25 707	24 890
56	a. Oesterreichische nördliche	10 698	81 518	147 537	49 502	8 024	1 315	8 844	307 438	298 594
	b. Oesterreich. südöstliche	10 293	77 342	168 965	44 614	3 721	1 943	4 666	311 544	306 878
	c. Wien-Neu-Szönyer	—	14 559	14 412	12 336	5	118	262	41 722	41 460
57	Oppeln-Tarnowitzer	—	49	57	23 208*	26	—	474*	23 814*	23 340
58	a. Pfälzische Ludwigsbahn	in Kol. 121b	90 227	89 369	—	—	5 417	14 487*	199 500	179 596
	b. Pfälzische Maximiliansb.	" " 121b	28 304	23 555	—	—	1 286	1 559*	54 704	51 859
59	Rheinische	65 917	165 415	96 836	—	—	7 169	103 649*	438 986	335 337* 11 705
60	a. Südbahn, Oesterreichische	19 760	197 571	369 858	66 577	17 086	1 124	21 070	693 046	671 976
	b. Nordtiroler	—	9 013	371	7 286	7	163	99	16 939	16 840
	c. Venetianische u. Südtirol.	—	160 645	63 037	in Kol. 121b	10 251	1 129	1 255	236 317	233 933
61	Süd-Norddeutsche	—	32 321	19 067	20 961	3 829	1 409	3 826	81 413	77 587
62	Taunus-Bahn	12 986	in Kol. 121d	3 667	29 578	in Kol. 121k	in Kol. 121k	1 107	47 338	46 231
63	Theiß-Bahn	—	46 608	19 178	47 522	135	2 797	312	116 552	116 240
64	a. Thüringische	43 146	77 869	78 308	in Kol. 121c	20 185	2 072	13 957	235 537	221 580
	b. Werra-E.	—	33 216	744	18 446	5 590	244	6 716	64 956	58 240
65	a. Warschau-Wiener	in Kol. 121c	in Kol. 121c	150 262	in Kol. 121c	1 355	8 324	3 884	163 825	159 941
	b. Warschau-Bromberger	—	" " 121c	46 512	—	769	—	1 074	48 355	47 281

(Forts.) **I. Leistungen der Transportmittel**

(Forts.) A. **Loko-**

	I. Staatsbahnen.	123				124				125		126		
		Im Betriebs-Jahre 1864 wurden abgelassen:				Durchschnittliche Anzahl der Wagen-Achsen in den				Zur Feuerung der Lokomotiven Holz z. Anheizen		Holz zur Feuerung während der Fahrt.		
		a. Courier- und Schnell-Züge.	b. Personen-Züge.	c. Güter- u. gemischte Züge.	d. Mater.- und Arbeits-Züge.	a. Courier- und Schnell-Zügen.	b. Personen-Zügen.	c. Güter- und gemischten Zügen.	d. Mater.- und Arbeits-Zügen.	a. überhaupt	b. pro Nutzmeile.	a. bei Nutzmeilen.	b. überhaupt	c. pro Nutzmeile.
		Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Achsen.	Achsen.	Achsen.	Achsen.	Klftr.	Gbfß		Klftr.	Gbfß
1	Badische	6073	32 872	7320	746	17,0	19,0	46,0	24,0	571,0	0,14	—	—	—
2	Bayerische (u. gep. Zweigb.)	—*	—	—	—	—*	—	—	—	3539	0,43	—	—	—
3	Braunschweigische	3996	10 755	15 340	1726	19,0	19,0	71,0	71,0	657,69	0,37	—	—	—
4	Hannoversche	i. R. 123c	in Kol. 123c	66 653*	—	i. R. 124c	i. R. 124c	41,02*	34,11	2360,0	0,42	—	—	—
5	Main-Neckar	1160	4504	1500	158	—	—	—	—	190,0	0,24	—	—	—
6	Main-Weser	1464	1128	2562	1706	25,36	30,95	(79,66*) (42,81*)	32,93	358,49	0,37	—	—	—
7	Nassauische	—	6501	2402	762	—	16,0	60,0	12,0	203,0	0,16	—	—	—
8	Preuß. Niederschles.-Märk.	2215	6917	7734	—*	20,13	26,96	103,11	35,93	1120,03	0,37	—	—	—
9	" Ostbahn	3660	3145	4003	—*	17,8	29,1	78,6	36,0	931,37	0,24	—	—	—
10	" Saarbrücker (u. Trier)	—	7976	32 372	2395	—	16,3	53,3	43,0	174,68	0,133	—	—	—
11	" Westfälische	—	2190	3955	278	—	20,0	65,0	46,0	253,74	0,25	—	—	—
12	Sächsische östliche	—*	—	—	—	—*	—	—	—	204,0	0,14	—	—	—
13	Sächsische westliche	—*	—	—	—	—*	—	—	—	127,0	0,04	—	—	—
14	Württembergische	731*	4072	2022	31	20,0	30,0	54,0	16,0	452,0	0,126	—	—	—
	II. Privatbahnen													
	a) unter Staatsverwaltg.													
15	Aach.-Düss. / Ruhrorter: a. Aach.-Düsseld.	731	2201	1574	—	17,0	19,0	72,0	6,0	22,25*	0,0257	—	—	—
	b. Ruhrort-Cref.	730	2700	2500	—									
16	Bergisch-Märkische	732	22 075	27 921	1181	18,0	19,0	63,0	27,0	491,0	0,133	—	—	—
17	a. Löbau-Zittauer	—	—	3001	79	—	—	57,0	15,0	19,0	0,14	—	—	—
	b. Zittau-Reichenberger	—	—	3306	—	—	—	48,0	—	13,0	0,11	—	—	—
18	a. Oberschlesische / b. Breslau-Posen-Glogauer	732	5462	14 555	—*	16,9	20,0	86,2	26,3	506,3	0,14	—	—	—
19	Stargard-Posener	—	1489	1482	—*	—	19,80	71,07	33,10	167,0	0,268	—	—	—
20	Rhein-Nahe-E.	—	2429	5875	669	—	15,0	45,8	31,3	148,99	0,179	—	—	—
21	Wilhelms-Bahn	732	757	5830	311	12,0	15,0	48,0	29,0	235,0	0,44	—	—	—
	b) in Privatverwaltung.													
22	Aachen-Mastrichter	737	2330	5542	—	12,0	15,0	72,0	—	45,3	0,10	—	—	—
23	Albertsbahn	—	4015	2190	—	—	28,0	85,0	20,0	25,0	0,078	—	—	—
24	Altona-Kieler	79	2845	3210	139	14,0	14,0	32,0	32,0	93,0	0,14	—	—	—
25	Aussig-Teplitzer	—	760	3746	113	—	17,0	56,0	10,0	81,7	0,83	—	—	—
26	Bayerische Ostbahnen	2928	6318	11 396	18	12,0	18,0	50,0	18,0	447,0	0,15	—	—	—
27	Berlin-Anhaltische	4006	7171	6095	61	19,0	23,0	75,0	33,0	528,47	0,292	—	—	—
28	a. Berlin-Hamburger / b. Hamburg-Bergedorfer	2158	973	6668	2863	15,0	34,0	78,0	30,0	830,0	0,345	—	—	—
29	Berlin-Potsdam-Magdebrg.	1474	7093	3537	—	19,8	20,5	96,4	—	223,33	0,16	—	—	—
30	Berlin-Stettiner: a. Stammbahn	—	8754	in Kol. 123b	610	—	27,0	75,0	19,0	204,73	0,18	—	—	—
	b. Hinterpommer.	—	3488		317	—	19,0	54,0	10,0	83,65	0,144	—	—	—
	c. Vorpommersche	—	4925		1180	—	22,0	43,0	33,0	130,17	0,153	—	—	—
31	Böhmische Westbahn	—	1872	1664	62	—	12,0	60,0	24,0	151,1	0,23	—	—	—
32	Breslau-Schweidnitz-Freib.	—	4435	3774	i. R. 123c	—	28	70	—	410	0,35	—	—	—

127					128		129					
im Betriebsjahre 1864.												
motiven.												
(einschließlich der Reservemaschinen) sind an Brennmaterial verbraucht:												
Coals, ungemischt mit anderen Brennstoffen.					Coals als Zusatz zu		Steinkohlen, ungemischt.					
a. bei Nutzmeilen.	**b.** überhaupt brutto (d. h. incl. Anheiz., Stationir. u. Leerfahrt.) Z.-Ctr.	**b.** überhaupt netto (d. h. excl. Anheiz., Stationir. u. Leerfahrt.) Z.-Ctr.	**c.** pro Nutzmeile brutto Z.-Pfd.	**c.** pro Nutzmeile netto Z.-Pfd.	**a.** Steinkohlen. Z.-Ctr. Coaks.	**b.** Braunkohlen.	**a.** bei Nutzmeilen.	**b.** überhaupt brutto (d. h. incl. Anheiz., Stationir. u. Leerfahrt.) Z.-Ctr.	**b.** überhaupt netto (d. h. excl. Anheiz., Stationir. u. Leerfahrt.) Z.-Ctr.	**c.** pro Nutzmeile brutto Z.-Pfd.	**c.** pro Nutzmeile netto Z.-Pfd.	
—	—	—	—	—		—	451 301	536 522	502 177	*118,88*	*111,27*	1
—	—	—	—	—	—	—	482 653	1 008 187*	784 718*	—*	—*	2
—	—	—	—	—	in Rol. 130c	—	—	—	—	—	—	3
—	—	—	—	—	329 076	—	—	—	—	—	—	4
—	—	—	—	—	—	—	85 791	106 474	—	*124,11*	—	5
—	—	—	—	—	—	—	142 359	250 743	216 580	*176,13*	*152,13*	6
—	—	—	—	—	—	—	135 680	138 132	100 719	*101,81*	*74,23*	7
—	—	—	—	—	44 161*	—	—	—	—	—	—	8
—	—		—	—	—	—	417 700	663 231	542 519	*158,78*	*129,88*	9
—	—	—	—	—	—	—	141 847	311 910	222 704	*219,89*	*157,0*	10
—	—	—	—	—	—		109 763	208 065	134 586	*189,56*	*122,61*	11
—	—		—	—	38 661	in Rol. 128a	14 156	35 990	—	*254,24*	—	12
—	—	—	—	—	25	—	356 826	731 846	—	*205,10*	—	13
—	—			—	—	—	327 838	509 897	410 827	*155,53*	*125,31*	14
—	49*	—	*0,052*	—	—	—	93 328	162 647	112 368	*174,28*	*120,40*	15
—	—	—	—	—	—	—	347 618	700 581	461 941	*201,54*	*132,89*	16
—	—	—	—	—	3 578	—	—	—	—	—	—	17a
—	—	—	—	—	2 556	—	—	—	—	—	—	. b
—	—	—	—	—	—	—	388 973	769 501	568 346	*197,93*	*146,11*	18
—	—	—	—	—	—	—	67 216	107 338	67 695	*159,69*	*100,71*	19
—	—	—	—	—	—	—	90 032	184 956	145 475	*205,43*	*161,58*	20
—	—	—	—	—	—	—	58 121	158 532	105 320	*272,76*	*181,20*	21
—	—	—	—	—	340*	—	—	—	—	—	—	22
—	—	—	—	—	—	—	31 356	43 733	—	*127,29*	—	23
22 673	25 835	—	*113,93*	—	—	—	48 236	65 325	—	*135,43*	—	24
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	25
—	—	—	—	—	—	—	325 626	459 370	—	*141,07*	—	26
—	—	—	—	—	4963*	—	195 393	395 186	361 587	*202,25*	*185,06*	27
10 676	13 707	11 327	*128,39*	*106,10*	—	—	245 413	438 574	362 417	*178,71*	*147,68*	28
—	—	—	—	—	—	—	149 619	282 174	254 036	*188,59*	*169,80*	29
—	—	—	—	—	—	—	120 632	227 448	188 143	*188,55*	*155,96*	30a
—	—	—	—	—	—	—	62 669	85 268	70 976	*136,06*	*113,26*	. b
—	—	—	—	—	—	—	91 923	182 731	157 880	*198,79*	*171,75*	. c
—	—	—	—	—	—	—	72 041	188 517	—	*261,68*	—	31
—	—	—	—	—	—	—	126 273	317 462	—	*251,41*	—	32

(Fortf.) **I. Leistungen der Transportmittel**

(Fortf.) A. **Loko-**

	II. **Privatbahnen.** (Fortf.)	123 Im Betriebs-Jahre 1864 wurden abgelassen: a. Courier- und Schnell-Züge. Anz.	b. Personen-Züge. Anz.	c. Güter- u. gemischte Züge. Anz.	d. Mater.- und Arbeits-Züge. Anz.	124 Durchschnittliche Anzahl der Wagen-Achsen in den a. Courier- und Schnell-Zügen. Achsen.	b. Personen-Zügen. Achsen.	c. Güter- und gemischten Zügen. Achsen.	d. Mater.- und Arbeits-Zügen. Achsen.	125 Zur Feuerung der Lokomotiven Holz z. Anheizen a. überhaupt Klftr.	b. pro Nutzmeile. Cbfß.	126 Holz zur Feuerung während der Fahrt. a. bei Nutzmeilen.	b. überhaupt Klftr.	c. pro Nutzmeile. Cbfß.
33	Brünn-Rossitzer	—	2	1938	24	—	6	45	32	110,6*	2,95	—	in Kol. 125a	—
34	Buschtëh-rader a. Kralup-Kladno	—	—	2584	26	—	—	61	24-30	87	0,37	—	—	—
	Buschtëh-rader b. Prag-Weihybka													
	Buschtëh-rader c Pferde-Bahn	—	—	—	—	—	24	—	—	—	—	—	—	—
35	Frankfurt-Hanauer	1464	4151	1830	1624	16	24	48	34*	51,22	0,16	—	—	—
36	Galizische Carl-Ludwig-B.	—	733	4043	455	—	21,6	68,5	42,2	—	—	—	9469,8	—
37	Glückstadt-Elmshorner	—	in Kol. 123c	1535	185	—	L. R. 124c	24	22	17,82	0,27	—	—	—
38	Graz-Köflacher	—	810	2122	117	—	19 40	31,98	18,17	47,6	0,31	—	—	—
39	Hessische Ludwigs-E.	7502	13 790	9418	3014	11,40	17,81	65,17	26,04	805	0,502	—	—	—
40	Homburger	1235	3735	742	32	17	17	17	17	15	0,11	—	—	—
41	Kaiser Ferdinands Nordb.	960	9125	23 138	3860	10	22	84	20	1461	0,30	—	—	—
42	Kaiserin Elisabeth a. Lokom.-Bahn	2008	5517	7993	1228	12	28	58	36	1731	0,65	—	—	—
	Kaiserin Elisabeth b. Pferde-Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
43	Köln-Minden (u. Gießener).	4392	18 886	31 573	ca. 2000	16	21	81	53	344	0,66	—	—	—
44	Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	1464	1098	2562	31	—	—	—	—	260	0,29	—	—	—
45	Leipzig-Dresdener	1830	6954	3294	—	26	50	120	—	88	0,07	—	—	—
46	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth).	—	10 516	—	—	—	17	—	—	34	0,43	—	—	—
47	Lübeck-Büchener	—	ca. 3270	in Kol. 123b	—	—	ca. 21	ca. 61	—	—	—	—	—	—
48	Lüttich-Mastrichter	—	3650	1825	—	—	20	36	—	26,11	0,127	—	—	—
49	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	732	2359	8390	—	18	24	96	—	95	0,063	—	—	—
50	a. Magdeburg-Halberstädter	1472	2017	8468	—	21,7	26,8	74,2	—	136	0,14	—	—	—
	b. Magdebg.-Wittenbergesche	—	730	2092	—	—	21	59	—	256,2	0,50	—	—	—
	c. Cöthen-Bernburger	—	—	2815*	—	—	—	22	—	23,63	0,28	—	—	—
51	Mecklenburgische	—	—	—	—	—	22	37	13	196	0,33	—	—	—
52	Mohacs-Fünfkirchener	—	—	2030	1	—	—	55,74	55,74	385	2,53	4117	803	21,06
53	Neisse-Brieger	—	7	1895	96	—	41	34	23	26,5	0,23	—	—	—
54	Niederländische Rhein-E.	3744	6146	7359	1088	11	19	50,4	64	—		—	—	—
55	Niederschlesische Zweigbahn	—	757*	1668*	90	—	27	63	25	17,55	0,68	—	—	—
56	a. Oesterreichische nördliche	209	2200	10 704	—	11,12	24,29	64,87	48,20	1312	0,485	—	—	—
	b. Oesterreich. südöstliche	210	1538	13 100	—	13,31	26,44	73,88	46,80	3034	1,068	—	—	—
	c. Wien-Neu-Szönyer	—	928	1740	—	—	17,0	66,32	31,90	254	0,66	7405	1843	26,93
57	Oppeln-Tarnowitzer	—	6	2206	—	—	—	26,6	—	31,13	0,14	—	—	—
58	a. Pfälzische Ludwigsbahn	—	—	—	—	14	18	58	—	307	0,184	—	—	—
	b. Pfälzische Maximiliansb.	1498	4408	4843	—	12	16	45	—	71	0,15	—	—	—
59	Rheinische	4240	14 264	6982	2178	16,10	17,31	60,31	26,29	—*	—*	—	—	—
60	a. Südbahn, Oesterreichische	260	15 310	28 494	130	12	28	49	39	1119	0,18	—	—	
	b. Nordtiroler	—	1279	785	19	—	19	45	10	156	1,0	15 389	2720	19,09
	c. Venetianische u. Südtirol.	—	8888	5897	L. R. 123c	—	23	61	44	703	0,22	—	—	—
61	Süd-Norddeutsche	—	1499	3069	331	—	16	40	22	338,3	0,47	—	—	—
62	Taunus-Bahn	2319	4719*	732*	u. net.	—*	—*	—*	—	151,84	0,35	—	—	—
63	Theiß-Bahn	—	1348	3075	330	—	33	59	32	—	—	116 240*	20 138*	18,67
64	a. Thüringische	1161	2196	2928	—	22	28	72	26	628,32	0,31	—	—	—
	b. Werra-E.	—	ca. 1467	ca. 1600	—	—	18	74	24	148,24	0,28	—	—	—
65	a. Warschau-Wiener	L. R. 123c	in Kol. 123c	8442	—	—	28	66,2	—	1142	0,77	—	—	—
	b. Warschau-Bromberger	—	in Kol. 123c	2867	—	—	65,3	83,3	—	364	0,43	—	—	—

127 128 129

im Betriebsjahre 1864.

motiven.

(einschließlich der Reservemaschinen) sind an Brennmaterial verbraucht:

Coals, ungemischt mit anderen Brennstoffen.					Coals als Zusatz zu		Steinkohlen, ungemischt.					
a.	b. überhaupt		c. pro Nutzmeile		a.	b.	a.	b. überhaupt		c. pro Nutzmeile		
bei Nutzmeilen.	brutto (d. h. incl. Anheiz., Stationir. u. Leerfahrt.)	netto (d. h. excl. Anheiz., Stationir. u. Leerfahrt.)	brutto	netto	Steinkohlen.	Braunkohlen.	bei Nutzmeilen.	brutto (d. h. incl. Anheiz., Stationir. u. Leerfahrt.)	netto (d. h. excl. Anheiz., Stationir. u. Leerfahrt.)	brutto	netto	
	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Pfd.	Z.-Pfd.	Z.-Ctr. Coals.			Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Pfd.	Z.-Pfd.	
—	—	—	—	—	—	—	4041	16 145	9351	399,63	231,10	33
—	—	—	—	—	—	—	25 646	87 504	84 434	*341,19*	*329,23*	34a u. b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- c
—	—	—	—	—	91	—	33 782	52 754*	—	*156,44**	—	35
—	—	—	—	—	—	—	—	410 608	—	—	—	36
—	—	—	—	—	—	—	7247	7745	7197	*106,87*	*103,1?*	37
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	38
—	—	—	—	—	—	—	173 135	184 966*	151 181*	*106,83*	*87,32*	39
—	—	—	—	—	—	—	14 598	17 560	—	*120,0*	—	40
16 150	35 861	—	*218,0*	—	150 563	35 213*	394 615	1 175 804	—	*297,94*	—	41
—	—	—	—	—	—	—	29 651	74 128	—	*250,0*	—	42a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- b
—	—	—	—	—	170 161	—	—	—	—	—	—	43
—	—	—	—	—	—	—	98 226	144 731	124 845	*147,34*	*127,10*	44
—	—	—	—	—	—	—	145 647	256 754	—	*176,29*	—	45
8460	4814	—	*56,90*	—	—	—	—	—	—	—	—	46
—	3197	—	—	—	—	—	—	32 583	—	*	—*	47
—	—	—	—	—	—	—	22 631	31 802	24 811	*140,52*	*109,63*	48
—	—	—	—	—	2107*	—	124 217	294 565	292 458	*237,14*	*235,44*	49
—	—	—	—	—	—	—	81 615	196 657	—	*240,93*	—	50a
—	—	—	—	—	—	—	55 197	76 156	—	*137,97*	—	- b
—	—	—	—	—	—	—	9581	25 955	17 212	*270,90*	*179,63*	- c
45	54	—	*120,0*	—	—	—	32 702	33 016	—	*100,96*	—	51
12 286	28 512	—	*232,07*	—	—	—	—	—	—	—	—	52
—	—	—	—	—	—	—	12 501	27 610	22 113	*220,86*	*176,89*	53
—	—	—	—	—	—	—	157 379	274 145*	—	*174,20*	—	54
—	—	—	—	—	—	—	24 890	50 976	42 314	*204,80*	*170,12*	55
—	—	—	—	—	—	—	244 543	474 294	380 200	*193,95*	*155,47*	56a
—	—	—	—	—	—	—	306 878	523 988	448 636	*170,74*	*146,1?*	- b
—	—	—	—	—	—	—	34 055	74 587	64 135	*219,02*	*188,33*	- c
—	—	—	—	—	—	—	23 340	40 934	35 087	*175,38*	*150,33*	57
—	—	—	—	—	—	—	179 576	243 500	—	*135,58*	—	58a
—	—	—	—	—	—	—	51 859	63 138	—	*121,75*	—	- b
—	—	—	—	—	12 310	—	335 337*	588 824	458 785	*179,26*	*140,48*	59
69 842	191 368	171 466	*274,0*	*245,51*	—	—	—	—	—	—	—	60a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- c
—	—	—	—	—	—	—	77 587	207 791	183 592	*267,815*	*236,627*	61
—	—	—	—	—	—	—	46 231	47 911*	39 078*	*103,63*	*84,53*	62
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	63
—	—	—	—	—	25 805	—	—	—	—	—	—	64a
—	—	—	—	—	—	—	58 240	149 740	126 544	*257,11*	*217,28*	- b
—	—	—	—	—	—	—	159 941	436 760	374 550	*273,09*	*234,18*	65a
—	—	—	—	—	—	—	47 281	118 391	111 946	*250,40*	*236,77*	- b

	I. Staatsbahnen.	130				131					132	
		(Forts.) I. Leistungen der										
		(Forts.) A. Loko:										
		Zur Feuerung der Lokomotiven (einschließlich der										
		Steinkohlen, gemischt mit Coaks.				Braunkohlen, ungemischt.					Braunkohlen, ge-	
		a.	b.	c. überhaupt		a.	b. überhaupt		c. pro Nutzmeile		a.	b.
		Mischungs-Verhältniß.	bei Nutzmeilen.	brutto Z.-Ctr.	netto Z.-Ctr.	bei Nutzmeilen.	brutto Z.-Ctr.	netto Z.-Ctr.	brutto Z.-Pfd.	netto Z.-Pfd.	Mischungs-Verhältniß.	bei Nutzmeilen.
1	Badische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2	Bayerische (u. gep Zweigb.)	—	—	—	—	27 076	163 899	137 906	—*	—*	1 : 0,04	598*
3	Braunschweigische	—	189 995	423 506*	326 097	—	—	—	—	—	—	—
4	Hannoversche	—	610 997	739 310	—	—	—	—	—	—	—	
5	Main-Neckar	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
6	Main-Weser	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
7	Nassauische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
8	Preuß. Niederschles.-Märk.	—	448 312	906 814*	718 013*	—	—	—	—	—	—	—
9	„ Ostbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10	„ Saarbrücker (u. Trier)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
11	„ Westfälische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
12	Sächsische östliche	verschieden	—*	228 663	—	—	—	—	—	—	verschieden	—*
13	Sächsische westliche	verschieden	14 774	23 310	—	—	—	—	—	—	—	—
14	Württembergische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	II. Privatbahnen											
	a) unter Staatsverwaltg.											
15	Aach.-Düss. Ruhrorter { a. Aach.-Düsseld. b. Ruhrort-Cref.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
16	Bergisch-Märkische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
17	a. Löbau-Zittauer	verschieden	14 645	33 261	—	—	—	—	—	—	—	—
	b. Zittau-Reichenberger	verschieden	12 738	23 758	—	—	—	—	—	—	—	—
18	a. Oberschlesische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b. Breslau-Posen-Glogauer											
19	Stargard-Posener	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
20	Rhein-Nahe-E.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
21	Wilhelms-Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b) in Privatverwaltung.											
22	Aachen-Mastrichter	—	46 277*	86 539	69 376	—	—	—	—	—	—	—
23	Albertsbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
24	Altona-Kieler	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
25	Aussig-Teplitzer	—	—	—	—	10 644	86 790	54 455	815,39	511,60	—	—
26	Bayerische Ostbahnen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
27	Berlin-Anhaltische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
28	a. Berlin-Hamburger	—	—	—	—	3759	18 102	14 959	481,56	397,95	—	—
	b. Hamburg-Bergedorfer											
29	Berlin-Potsdam-Magdebrg.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
30	Berlin-Stettiner { a. Stammbahn b. Hinterpommer. c. Vorpommersche	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31	Böhmische Westbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
32	Breslau-Schweidnitz-Freib.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Transportmittel im Betriebsjahre 1864.

motiven.

132	133						134				135		
Reservemaschinen) sind an Brennmaterial verbraucht:											An Brennmaterial (Steinkohlen, Coaks u. s. w.) sind pro Achsmeile verbraucht		
mischt m. Steinkohlen.	Torf, ungemischt.						Torf, gemischt mit Coaks oder Kohlen.						
c. überhaupt.	a.	b.		c.			a.	b.	c.				
brutto	netto	bei Nutzmeilen.	überhaupt		pro Nutzmeile.		Mischungs-Verhältniß.	bei Nutzmeilen.	überhaupt		brutto	netto	
Z.-Ctr.	Z.-Ctr.		Z.-Ctr.	Ctr.	Z.-Pfd.	Lothe.			Z.-Ctr.	Ctr.	Z.-Pfd.	Z.-Pfd.	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,409	4,137	1
3370	2925	293 274*	—	62 600	—*	—*	1 Klafter: 96 Pfd.	33 609*	—	7015	—*	*	2
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,087	3,917	3
—	—	—	—	—	—	—	—	—	48 557	—	4,376*	—	4
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,473	—	5
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,038	3,488	6
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,674	3,408	7
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,503	2,773	8
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,025	3,292	9
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7,395	5,280	10
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,246	2,747	11
37 409	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,279	—	12
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,453	—	13
—	—	61 331	—	6 725	—	11,84	—	—	—	—	6,404	5,131	14
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,552	3,144	15
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,604	3,695	16
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,702	—	17a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,702	—	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,128	2,310	18
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,566	2,249	19
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6,181	4,861	20
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6,769	4,497	21
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7,050	5,651	22
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,032	—	23
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,377	—	24
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	30,806 Bruttl.	19,329 Bruttl.	25
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,051	—	26
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,053	4,592	27
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2,594*	2,143*	28
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,220	3,799	29
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,673	3,866	30a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,972	4,139	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6,932	5,989	- c
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8,991	—	31
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7,249	—	32

II. Privatbahnen. (Forts.)	130				131					132	
	(Forts.) I. Leistungen der										
	(Forts.) A. Loko:										
	Zur Feuerung der Lokomotiven (einschließlich der										
	Steinkohlen, gemischt mit Coaks.				Braunkohlen, ungemischt.					Braunkohlen, ge-	
	a. Mischungs-Verhältniß.	b. bei Nutzmeilen.	c. überhaupt brutto 3-Gr.	c. überhaupt netto 3-Gr.	a. bei Nutzmeilen.	b. überhaupt brutto 3-Gr.	b. überhaupt netto 3-Gr.	c. pro Nutzmeile brutto 3-Pf.	c. pro Nutzmeile netto 3-Pf.	a. Mischungs-Verhältniß.	b. bei Nutzmeilen.
33 Brünn-Rossitzer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
34 Buschtěh-rader a. Kralup-Kladno	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
34 Buschtěh-rader b. Prag-Wejhybka	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
34 Buschtěh-rader c. Pferde-Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
35 Frankfurt-Hanauer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
36 Galizische Carl-Ludwig-B.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
37 Glückstadt-Elmshorner	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
38 Graz-Köflacher	—	—	—	—	16 227	68 670	—	423,18	—	—	—
39 Hessische Ludwigs-E.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
40 Homburger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
41 Kaiser Ferdinands-Nordb.	verschieden	111 551	175 431	—	—	—	—	—	—	—	—
42 Kaiserin Elisabeth a. Lokom.-Bahn	—	—	—	—	256 389	1 673 634	—	652,77	—	—	—
42 Kaiserin Elisabeth b. Pferde-Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
43 Köln-Mindener (u. Gießener)	100:14	671 576	1 258 162	804 594	—	—	—	—	—	—	—
44 Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
45 Leipzig-Dresdener	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
46 Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
47 Lübeck-Büchener	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
48 Lüttich-Mastrichter	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
49 Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
50 a. Magdeburg-Halberstädter	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
50 b. Magdeb.-Wittenbergesche	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
50 c. Cöthen-Bernburger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
51 Mecklenburgische	3:1	30 835	27 922	—	—	—	—	—	—	—	—
52 Mohacs-Fünfkirchener	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
53 Neisse-Brieger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
54 Niederländische Rhein-E.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
55 Niederschlesische Zweigbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
56 a. Oesterreichische nördliche	—	—	—	—	54 051	196 600	157 340	363,73	291,09	—	—
56 b. Oesterreich. südöstliche	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
56 c. Wien-Neu-Szönyer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
57 Oppeln-Tarnowitzer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
58 a. Pfälzische Ludwigsbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
58 b. Pfälzische Maximiliansb.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
59 Rheinische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
60 a. Südbahn, Oesterreichische	—	—	—	—	602 134	2 589 176	2 324 237	430,0	386,0	—	—
60 b. Nordtiroler	—	—	—	—	1451	—	3271	—	225,43	—	—
60 c. Venetianische u. Südtirol.	—	—	—	—	233 933	504 490	—	215,66	—	—	—
61 Süd-Norddeutsche	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
62 Taunus-Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
63 Theiß-Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
64 a. Thüringische	unbestimmt	221 580	408 368	321 835	—	—	—	—	—	—	—
64 b. Werra-E.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
65 a. Warschau-Wiener	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
65 b. Warschau-Bromberger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

132	133						134				135		

Transportmittel im Betriebsjahre 1864.

motiven.

Reservemaschinen) sind an Brennmaterial verbraucht:

mischt m. Steinkohlen.		Torf, ungemischt.					Torf, gemischt mit Coals oder Kohlen.				An Brennmaterial (Steinkohlen, Coals u. s. w.) sind pro Achsmeile verbraucht		
c. überhaupt.		a.	b.		c.		a.	b.	c.				
brutto	netto	bei Nutzmeilen.	überhaupt		pro Nutzmeile.		Mischungs-Verhältniß.	bei Nutzmeilen.	überhaupt		brutto	netto	
Z.-Ctr.	Z.-Ctr.		Z.-Ctr.	Klftr.	Z.-Pfd.	Cbfß.			Z.-Ctr.	Klftr.	Z.-Pfd.	Z.-Pfd.	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,420	4,883	33
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11,644*	11,274	34a u. b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- c
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,665*	—	35
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,091 Pfd. Kohlen u. 0,097 Cbfß. Holz	3,530 Pfd. Kohlen u. 0,092 Cbfß. Holz	36
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,494	4,351	37
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	14,917 Brnkbl.	—	38
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,402*	3,106*	39
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7,249	—	40
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,304	—	41
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	17,113	—	42a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,425	3,020	43
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,039	3,501	44
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,915	—	45
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,173	—	46
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,608	3,522	47
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22,772	17,841	48
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,065	5,030	49
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,235	—	50a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,273	—	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12,988	8,612	- c
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,300	—	51
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,548*	—	52
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6,559	5,253	53
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,746	—	54
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,643	4,721	55
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,720	3,742	56a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2,738	2,343	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,25	4,30	- c
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6,916	5,928	57
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,231	—	58a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,519	—	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,978	4,695	59
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10,145	9,105	60a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	(0,632 Cbfß. Holz u. 0,660 Z.-Pfd. Kbl.)	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6,600 Brnkbl.	—	- c
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9,357	8,268	61
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,434	2,801	62
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0,383 Cbfß. Holz	—	63
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,944	3,959	64a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7,428	6,278	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,367	4,603	65a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7,998	7,464	- b

136 | 137

(Forts.) I. Leistungen der Transportmittel im Betriebsjahre 1864.

(Forts.) A. Lokomotiven.

		Durchschnittspreis der Brennmaterialien.						Kosten des im Betriebsjahre 1864 verbrauchten Brennmaterials.		
		a. pro Cbfß. Holz.	b. pro 100 Z.-Pfd. Coaks.	c. pro 100 Z.-Pfd. Steinkohlen.	d. pro 100 Z.-Pfd. Braunkohlen.	e. pro 100 Z.-Pfd. Torf.	f. pro Cbfß. Torf.	a. überhaupt.	b. pro Nutzmeile.	c. pro Achsmeile.
		Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Sgr.	Pfge.
	I. Staatsbahnen.									
1	Badische	0,85	—	6,29	—	—	—	114 300	7,60	3,36
2	Bayerische (u. gep. Zweigb.)	1,685	—	7,04	5,46	5,93*	0,69*	514 264	17,44	4,28
3	Braunschweigische	1,333	in Kol. 13 6c	9,195	—	—	—	132 955	20,99	5,75
4	Hannoversche	0,62	8,75	6,99	—	3,25	—	278 797	13,69	4,02
5	Main-Neckar	1,29	—	6,72	—	—	—	26 525	9,27	4,01
6	Main-Weser	2,40	—	7,48	—	—	—	65 603	13,92	3,80
7	Nassauische	1,517	—	6,106	—	—	—	29 226	6,46	3,56
8	Preuß. Niederschles.-Märk.	1,02	10,75	5,90	—	—	—	235 951*	15,79	3,28
9	" Ostbahn	1,04	—	8,0	—	—	—	179 000	12,56	3,91
10	" Saarbrücker (u. Trier)	1,460	—	4,177	—	—	—	44 345	9,38	3,79
11	" Westfälische	1,93	—	5,14	—	—	—	40 574*	11,09	3,18
12	Sächsische östliche	3,0	12,0	5,0	3,0	—	—	72 823	14,20	3,29
13	Sächsische westliche	2,0	20,0	4,0	—	—	—	99 812	8,06	1,64
14	Württembergische	2,18	—	8,79	—	—	0,69	169 966	13,10	5,99
	II. Privatbahnen									
	a) unter Staatsverwaltg.									
15	Aach.-Düss. Ruhrorter a. Aach.-Düsseld.	1,24*	7,67	3,90	—	—	—	21 517	6,92	2,11
	Ruhrorter b. Ruhrort-Cref.									
16	Bergisch-Märkische	1,94	—	3,0	—	—	—	81 693	7,03	2,35
17	a. Löbau-Zittauer	3,0	12,0	6,0	—	—	—	8655	17,73	3,98
	b. Zittau-Reichenberger	3,0	12,0	6,0	—	—	—	6182	14,36	3,99
18	a. Oberschlesische	0,95	—	5,54	—	—	—	117 740*	9,08	1,72
	b. Breslau-Posen-Glogauer									
19	Stargard-Posener	1,43	—	7,77	—	—	—	32 441*	14,48	3,58
20	Rhein-Nahe-E.	1,425	—	3,957	—	—	—	25 164	8,39	3,03
21	Wilhelms-Bahn	1,25	—	2,13	—	—	—	12 312	6,35	1,89
	b) in Privatverwaltung.									
22	Aachen-Mastrichter	2,43	9,01	6,03	6,88*	—	—	20 188	13,09	5,92
23	Albertsbahn	1,36	—	4,7	—	—	—	6974	6,09	2,89
24	Altona-Kieler	1,55	15,35	10,01	—	—	—	35 531	15,03	4,74
25	Aussig-Teplitzer	0,6	—	—	1,5	—	—	4450	12,54	5,69
26	Bayerische Ostbahnen	1,02	—	6,03	—	—	—	94 118	8,67	3,73
27	Berlin-Anhaltische	1,94	12,0	7,92	—	—	—	108 668	16,64	4,94
28	a. Berlin-Hamburger	1,12	13,56	8,98	4,49	—	—	151 291	17,47	4,93
	b. Hamburg-Bergedorfer									
29	Berlin-Potsdam-Magdebrg.	2,0	—	9,73	—	—	—	94 603	18,97	5,09
30	Berlin-Stettiner a. Stammbahn	1,436	—	10,391	—	—	—	80 009*	19,90	5,92
	Berlin-Stettiner b Hinterpommer.	1,436	—	10,391	—	—	—	29 967*	14,35	6,23
	Berlin-Stettiner c. Vorpommersche	1,436	—	10,405	—	—	—	64 052*	20,90	8,75
31	Böhmische Westbahn	1,21	—	3,40	—	—	—	22 166	9,23	3,91
32	Breslau-Schweidnitz-Freib.	2,0	—	5,0	—	—	—	55 287	13,13	4,34

136 | 137

(Forts.) **I. Leistungen der Transportmittel** im Betriebsjahre 1864

(Forts.) A. **Lokomotiven.**

II. **Privatbahnen.** (Forts.)

		Durchschnittspreis der Brennmaterialien.						Kosten des im Betriebsjahre 1864 verbrauchten Brennmaterials.		
		a. pro Cbfß. Holz. Sgr.	b. pro 100 Z.-Pfd. Coals. Sgr.	c. pro 100 Z.-Pfd. Steinkohlen Sgr.	d. pro 100 Z.-Pfd. Braunkohlen. Sgr.	e. pro 100 Z.-Pfd. Torf. Sgr.	f. pro Cbfß. Torf. Sgr.	a. überhaupt. Thlr.	b. pro Nutzmeile. Sgr.	c. pro Achsmeile. Pfgr.
33	Brünn-Rossitzer	1,58	—	7,14	—	—	—	4664	34,63	8,76
34	Busch-tehrader a. Kralup-Kladno	1,76	—	4,97	—		—	15 053	17,61	7,23
	b. Prag-Wejhybka									
	c. Pferde-Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—
35	Frankfurt-Hanauer	1,22	12,0	8,08	—	—	—	14577	12,94*	5,06*
36	Galizische Carl-Ludwig-B.	1,128	—	6,46	—	—	—	113 044	21,55	3,86
37	Glückstadt-Elmshorner	0,87	—	9,0	—	—	—	2838	11,75	5,93
38	Graz-Köflacher	0,891	—	—	1,704	—	—	4051	7,49	3,11
39	Hessische Ludwigs-E.	1,17	—	7,19	—	—	—	47 737*	8,27	3,53*
40	Homburger	1,4	—	8,5	—	—	—	5240	10,77	7,63
41	Kaiser Ferdinands Nordb.	1,45	8,49	5,60	7,02*	—	—	352 283	20,41	3,87
42	Kaiserin a. Lokom.-Bahn	1,966	—	20,0	4,284	—	—	287 406	30,14	10,13
	Elisabeth b. Pferde-Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—
43	Köln-Mindener (u. Gießener)	1,4	4,5	3,2	—	—	—	171 122	7,64	1,91
44	Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	1,30	—	6,06	—	—	—	30 769	9,40	3,11
45	Leipzig-Dresdener	1,678	—	6,76	—	—	—	58 539	12,06	3,13
46	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth.)	2,46	11,36	—	—	—	—	2155	7,64	5,11
47	Lübeck-Büchener	—	15,77	11,13	—	—	—	14 756	21,49	6,84
48	Lüttich-Mastrichter	1,67	—	4,0	—	—	—	4229	5,61	10,90
49	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	2,27	13,75	5,70	—	—	—	57 226	13,52	3,34
50	a. Magdeburg-Halberstädter	2,14	—	9,13	—	—	—	57 543	21,13	5,31
	b. Magdebg.-Wittenbergesche	1,75	—	8,5	—	—	—	28 361	15,41	5,73
	c. Cöthen-Bernburger	1,90	—	7,74	—	—	—	6692	20,96	12,05
51	Mecklenburgische	0,75	11,04	9,06	—	—	—	20 656	9,75	4,02
52	Mohacs-Fünfkirchener	1,38	8,0	—	—	—	—	13 493	24,68	5,31
53	Neisse-Brieger	0,90	—	5,87	—	—	—	5493	13,18	4,70
54	Niederländische Rhein-E.	—	12,0	4,95	—	—	—	55 271	10,33	4,11
55	Niederschlesische Zweigbahn	0,889	—	7,81	—	—	—	12 989	15,67	5,21
56	a. Oesterreichische nördliche	1,69	—	5,42	3,10	—	—	118 878	11,94	3,01
	b. Oesterreich. südöstliche	1,63	—	10,0	—	—	—	198 065	19,36	3,73
	c. Wien-Neu-Szönyer	1,97	—	17,0	—	—	—	62 027	44,98	11,96
57	Oppeln-Tarnowitzer	1,0	—	3,666	—	—	—	6821	8,77	4,15
58	a. Pfälzische Ludwigsbahn	1,763	—	5,097	—	—	—	58 038	9,70	2,77
	b. Pfälzische Maximiliansb.	1,763	—	5,097	—	—	—	12 924	7,476	3,33
59	Rheinische	1,3*	9,0	6,4	—	—	—	81 439*	7,445*	2,93
60	a. Südbahn, Oesterreichische	1,17	18,42	—	4,56	—	—	515 768	23,03	6,77
	b. Nordtiroler	1,60	—	—	9,88	—	—	17 739	31,60	10,93
	c. Venetianische u. Südtirol.	1,47	—	—	6,80	—	—	114 831	14,72	5,41
61	Süd-Norddeutsche	1,08	—	3,75	—	—	—	32 585	12,60	5,24
62	Taunus-Bahn	0,6	8,75	8,75	—	—	—	16 272*	10,56	4,20
63	Theiß-Bahn	—	—	—	—	—	—	115 303	29,76	7,30
64	a. Thüringische	1,76	8,29	7,04	—	—	—	106 236	14,38	4,35
	b. Werra-E.	1,30	—	6,47	—	—	—	33 251	17,13	5,94
65	a. Warschau-Wiener	—	—	—	—	—	—	67 409	12,64	2,96
	b. Warschau-Bromberger	—	—	—	—	—	—	18 992	12,03	4,56

(Forts.) **I. Leistungen der**

B. Wagen.

	I. Staatsbahnen.	138 a. Die Personenwagen haben durchlaufen auf der eigenen Bahn (Achsmeilen)	138 b. Die Personenwagen haben durchlaufen auf fremden Bahnen (Achsmeilen)	139 Jede Personenwagen-Achse hat durchschnittlich zurückgelegt (Achsmeilen)	140 Die Postwagen haben auf der Bahn durchlaufen (Achsmeilen)	141 a. Die Gepäckwagen haben durchlaufen auf der eigenen Bahn (Achsmeilen)	141 b. Die Gepäckwagen haben durchlaufen auf fremden Bahnen (Achsmeilen)	142 Jede Gepäckwagen-Achse hat durchschnittlich zurückgelegt (Achsmeilen)
1	Badische	3 235 241	266 109	*3011*	314 954	925 733	200 543	*4349*
2	Bayerische (u. gpcht. Zwgb.)	8 940 029	in Kol. 138a	*4034*	916 868	4 110 203	in Kol. 141a	*8858*
3	Braunschweigische	761 080	303 509	*4381*	—	in Kol. 143a	in Kol. 143b	in Kol. 144
4	Hannoversche	3 916 107	269 456	*4293*	435 142	1 261 195	171 627	*6046*
5	Main-Neckar	798 524	6456	*3084*	—	in Kol. 143a	in Kol. 143b	in Kol. 144
6	Main-Weser	1 105 618	234 397	*5057*	79 040*	273 270	157 086	*6148*
7	Nassauische	980 361	48 147	*3866*	—	263 512	1950	*6321*
8	Preuß. Niederschles.-Märk.	2 319 666	583 918	*4239*	514 331*	907 775	38 285	*7391*
9	„ Ostbahn	3 310 442	425 679	*4981*	672 519	1 141 654	100 730	*7395*
10	„ Saarbrücker (u. Trier)	296 354	250 580	*3376*	59 696	163 562	114 390	*6317*
11	„ Westfälische	890 281	165 615	*5199*	144 358*	259 397	68 451	*5464*
12	Sächsische östliche	1 461 758	91 233	*4622*	in Kol. 143a	in Kol. 143a	in Kol. 143b	in Kol. 144
13	Sächsische westliche	2 695 103	122 522	*5557*	„ „ 143a	„ „ 143a	„ „ 143b	„ „ 144
14	Württembergische	2 932 993	43 494	*2562*	474 586	865 937	25 988	*5438*
	II. Privatbahnen							
	a) unter Staatsverwaltg.							
15	Aach.-Düss. / Ruhrorter (a. Aach.-Düssel. / b. Ruhrort-Crf.)	753 023	1420	*3992*	134 632	269 328	—	*6121*
16	Bergisch-Märkische	1 732 200	114 631	*5188*	in Kol. 141	737 152	124 795	*6530*
17	a. Löbau-Zittauer	128 644	10 361	*3658*	„ „ 143a	in Kol. 143a	in Kol. 143b	in Kol. 144
	b. Zittau-Reichenberger	105 301	1953	*3831*	„ „ 143a	„ „ 143a	„ „ 143b	„ „ 144
18	a. Oberschlesische / b. Breslau-Posen-Glogauer	1 212 050	355 575	*3741*	384 693*	941 842	100 404	*7956*
19	Stargard-Posener	267 990	171 784	*3187*	118 175*	132 414	51 776	*4093*
20	Rhein-Nahe-E.	212 724	229 122	*5523*	71 805	71 838	65 958	*8612*
21	Wilhelms-Bahn	266 603	12 462	*3771*	34 117	150 653	—	*5022*
	b) in Privatverwaltung.							
22	Aachen-Mastrichter	298 253	2181	*4172*	—	122 278	—	*5095*
23	Alberts-Bahn	212 699	5110	*4271*	—	—	—	—
24	Altona-Kieler	608 209	148 620	*5445*	in Kol. 143a	in Kol. 143a	in Kol. 143b	in Kol. 144
25	Aussig-Teplitzer	64 540	—	*1076*	—	18 957	—	*3160*
26	Bayerische Ostbahnen	2 067 458	86 932	*3509*	334 386	in Kol. 143a	in Kol. 143b	in Kol. 144
27	Berlin-Anhaltische	1 190 208	452 783	*4381*	228 757	320 504	64 256	*7544*
28	a. Berlin-Hamburger / b. Hamburg-Bergedorfer	2 253 591	58 546	*5005*	224 554	562 008	1399	*7512*
29	Berlin-Potsdam-Magdebgr.	894 505	799 983	*4814*	477 288	in Kol. 143a	in Kol. 143b	in Kol. 144
30	Berlin-Stettin. (a. Stammbahn)	640 729	398 670	*4295*	200 474	206 528	121 994	*7300*
	(b. Hinterpommersche)	283 217	184 841	*3120*	79 110	136 173	34 674	*4746*
	(c. Vorpommersche)	773 681	233 461	*3623*	101 075	155 553	34 452	*7308*
31	Böhmische Westbahn	384 617	—	*2404*	in Kol. 141a	219 867	—	*9161*
32	Breslau-Schweidnitz-Freib.	838 040	34 165	*2977*	149 074	206 495	—	*6883*

Transportmittel im Betriebsjahre 1864.

(Forts.) B. Wagen.

143		144	145	146	147			
Die Güterwagen (incl. Equipage- und Viehwagen) haben durchlaufen		Jede Güterwagen-Achse hat durchschnittlich zurückgelegt	Die Arbeits-wagen haben auf der Bahn durchlaufen	Zusammen haben die eigenen Wagen zurückgelegt	Fremde			
a. auf der eigenen Bahn	b. auf fremden Bahnen				a. Personen-wagen	b. Gepäckwagen	c. Güterwagen (incl. Equipage- und Viehwagen)	
Achtmeilen.		Achtmeilen.	Achtmeilen.	Achtmeilen.	haben auf der Bahn durchlaufen Achtmeilen.			
5 894 009	2 446 175	*1930*	—	**13 282 764**	169 115	79 880	1 547 648	1
22 137 521	in Kol. 143a	*2000*	170 240	**36 274 861**	in Kol. 147c		8 355 484	2
1 945 119	3 787 842	*2746*	—	**6 797 550**	495 272	in Kol. 147c	5 123 677	3
11 408 366	8 586 517	*2296*	369 839	**26 418 249**	in Kol. 147c		7 580 101*	4
515 469	509 673	*1720*	—	**1 830 122**	97 837		968 770	5
1 018 164	848 693	*1626*	336 987	**3 974 215**	207 754	156 561	3 032 524	6
1 315 075	694 012	*1433*	—	**3 303 057**	24 920	19 994	351 699	7
11 372 853	6 622 773	*2776*	311 790	**22 157 060***	549 239	142 548	9 795 830	8
7 394 451	2 738 235	*2075*	752 586	**16 536 296**	396 222	96	2 811 847	9
1 168 352	4 731 134	*1589*	103 002 / 12 470*)	**6 899 540**	240 612	81 572	2 104 508	10
1 185 752	1 638 647	*1826*	127 572	**4 649 938***	123 163	55 869	2 113 865	11
3 620 077	2 379 535	*2030*	29 991	**7 582 594**	113 746	in Kol. 147c	2 737 914	12
15 409 303	9 051 479	*1733*	59 087	**27 337 494**	143 462	" " 147c	3 561 373	13
4 207 632	611 017	*1107*	33 141*	**9 194 788**	44 373	25 168	1 639 335	14
1 773 607	2 106 095	*1703*	16 369	**5 054 474**	198	—	626 336	15
7 187 654	4 790 920	*1322**	191 248*	**14 878 600**	163 698	358 501*	2 131 744	16
287 902	164 919	*2940*	487	**592 313**	11 738	—	354 692	17a
207 900	188 957	*1725*	—	**504 111**	11 707	—	234 713	-b
14 255 094	8 987 485	*3004*	121 301	**26 358 444**	312 582	109 090	7 288 804	18
410 839	1 984 563	*2592*	84 393	**3 221 934**	175 391	52 350	1 768 346	19
441 714	1 556 380	*1741*	20 926	**2 670 467**	212 462	99 210	1 861 754	20
1 193 457	1 777 379	*1483*	87 360	**3 522 031**	25 291	—	584 364	21
431 611	364 680	*1042*	—	**1 219 003**	15 573	—	359 886	22
516 313	552 709	*780*	1990	**1 288 821**	41 814	—	96 357	23
1 523 333	498 665	*2287*	in Kol. 143a	**2 778 827**	124 477	in Kol. 147c	443 754	24
84 870	8730	*200*	" " 143a	**177 097**	—	—	113 364	25
4 862 834	2 078 170	*2107*	—	**9 429 780**	61 112	in Kol. 147c	1 768 360	26
3 090 451	1 474 431	*2180*	16 348	**6 777 738**	389 493	—	2 744 153	27
5 134 300	3 202 952	*2959*	518 454	**11 955 804**	337 037	1151	3 831 924	28
2 119 545	3 274 786	*3346*	in Kol. 143a	**7 566 107**	477 320	in Kol. 147c	2 717 582	29
812 930	1 193 232	*1807*	211 942	**3 786 499**	465 651	100 997	2 227 523	30a
363 538	1 329 968	*2430*	36 844*	**2 448 365**	212 366	38 751	564 985	-b
456 012	1 963 169	*2164*	391 766	**4 109 169**	115 691	51 556	590 674	-c
1 399 722	1 344 251	*1741*	—	**3 348 457**	—	—	92 575	31
2 251 489	977 158	*1570*	—	**4 456 421**	4644	—	929 783	32

	II. Privatbahnen. (Forts.)	138 a. Die Personenwagen haben durchlaufen auf der eigenen Bahn (Achsmeilen.)	138 b. Die Personenwagen haben durchlaufen auf fremden Bahnen (Achsmeilen.)	139 Jede Personenwagen-Achse hat durchschnittlich zurückgelegt (Achsmeilen.)	140 Die Postwagen haben auf der Bahn durchlaufen (Achsmeilen.)	141 a. Die Gepäckwagen haben durchlaufen auf der eigenen Bahn (Achsmeilen.)	141 b. Die Gepäckwagen haben durchlaufen auf fremden Bahnen (Achsmeilen.)	142 Jede Gepäckwagen-Achse hat durchschnittlich zurückgelegt (Achsmeilen.)
		(Forts.) I. Leistungen der B. Wagen.						
33	Brünn-Rossitzer	26 908	—	1922	—	3438	—	859
34	Buschtêh-rader a. Kralup-Kladno	63 889	—	2662	—	21 129	—	2641
	b. Prag-Wejhybka							
	c. Pferde-Bahn	—	—	—	—	—	—	—
35	Frankfurt-Hanauer	122 870	7930	1270	—	in Kol. 143a	in Kol. 143b	in Kol. 144
36	Galizische Carl-Ludwig-B.	1 023 675	—	4161	—	—	—	—
37	Glückstadt-Elmshorner	61 367	515	3438	12 825	17 584	—	8792
38	Graz-Köflacher	61 824	—	1818	in Kol. 141a	34 610	—	1236
39	Hessische Ludwigs-E.	934 454	422 558	5280	78 365*	322 385	113 188	4734
40	Homburger	186 954	—	3015	—	29 340	—	3668
41	Kaiser Ferdinands Nordb.	2 907 686	559 276	4491	—	1 245 548	24 462	5080
42	Kaiserin Elisabeth a. Lokom.-Bahn	1 917 004	40 296	2529	193 174	581 010	—	5282
	b. Pferde-Bahn	48 920	—	644	—	in Kol. 143a	—	in Kol. 144
43	Köln-Mindener (u. Gießener)	2 780 866	245 286	5394	476 302	1 090 734	12 368	6645
44	Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	237 047	360 405	3002	—	in Kol. 138a	in Kol. 138b	in Kol. 139
45	Leipzig-Dresdener	1 149 231	118 175	4049	169 290	175 413	—	6265
46	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	145 943	—	2211	—	—	—	—
47	Lübeck-Büchener	169 904	4916	4483	in Kol. 141	46 801	1315	6014
48	Lüttich-Mastrichter	41 121	3515	970	—	31 461	—	2622
49	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	864 801	40 709	3177	135 400	239 151	—	7972
50	a. Magdeburg-Halberstädter	493 965	178 572	3539	79 630	in Kol. 143a	in Kol. 143b	in Kol. 144
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	357 311	847	3851	77 616	113 178	—	9431
	c. Cöthen-Bernburger	48 031	516	1734	—	—	—	—
51	Mecklenburgische	533 113	6711	4184	110 167	192 549	570	5518
52	Mohacs-Fünfkirchener	53 155	—	2658	—	19 575	—	2447
53	Neisse-Brieger	98 424	65	2736	in Kol. 141a	34 415	—	3824
54	Niederländische Rhein-E.	939 809	12 775	2904	71 743	546 831	—	5944
55	Niederschlesische Zweigbahn	121 124	36 089	1828	42 355	40 914	16 485	5218
56	a. Oesterreichische nördliche	1 554 574	359 446	3323	300 746	879 926	68 878	4744
	b. Oesterreich. südöstliche	1 738 806	184 294	2775	179 858	931 133	22 452	3940
	c. Wien-Neu-Szönyer	198 063	46 776	1360	—	94 639	17 245	2072
57	Oppeln-Tarnowitzer	68 660	3120	4785	—	70 414	2975	6115
58	a. Pfälzische Ludwigsbahn	647 000	183 650	3404	in Kol. 138	439 896	125 116	8071
	b. Pfälzische Maximiliansb.	180 359	91 333	3773	—	96 082	89 645	8442
59	Rheinische	2 356 919	592 113	4787	391 531	789 700	140 374	6242
60	a. Südbahn, Oesterreichische	5 423 562	96 442	3163	602 432	1 499 200	33 130	4943
	b. Nordtiroler	246 266	186	2089	29 280	32 288	—	1468
	c. Venetianische u. Südtirol.	2 274 390	in Kol. 138a	3563	321 105	547 673	in Kol. 141a	4212*
61	Süd-Norddeutsche	404 796	29 385	2467	—	144 694	—	5565
62	Taunus-Bahn	824 193	—	3245	—	129 243	—	3077
63	Theiß-Bahn	1 112 735	6995	2574	186 094	299 220	282	2475
64	a. Thüringische	1 520 970	395 880	5916	186 019	350 526	182 306	6578
	b. Werra-E.	372 408	4799	3143	58 512	160 875	19 599	5013
65	a. Warschau-Wiener	959 800	78 434	4170	83 895	155 235	10 482	3452
	b. Warschau-Bromberger	386 542	198 830	2685	—	124 892	21 715	4072

Transportmittel im Betriebsjahre 1864.

(Forts.) B. Wagen.

143		144	145	146	147			
Die Güterwagen (incl. Equipage- und Viehwagen) haben durchlaufen		Jede Güterwagen-Achse hat durchschnittlich zurückgelegt	Die Arbeitswagen haben auf der Bahn durchlaufen	Zusammen haben die eigenen Wagen zurückgelegt	Fremde			
a. auf der eigenen Bahn	b. auf fremden Bahnen				a. Personenwagen	b. Gepäckwagen	c. Güterwagen (incl. Equipage- und Viehwagen) haben auf der Bahn durchlaufen	
Achsmeilen.		Achsmeilen.	Achsmeilen.	Achsmeilen.	Achsmeilen.		Achsmeilen.	
104435	8294	587	—	143075	—	—	56719	33
272628	1174	1015	—	358820	—	—	391289	34a u. b.
—	—	—	—	—	—	—	—	- c
97611	36912	1293	—	265323	233228	in Kol. 147c	528713	35
5215184	4237356	3258	—	10476215	—	—	4313360	36
33407	71265	1586	11873	208836	2098	—	33170	37
176678	98783	1020	—	371895	154	—	187099	38
964196	1387424	1894	182630	4392877	390529	130058	2044630	39
9735	7465	430	—	233494	300	—	20103	40
19515306	10870172	2621	—	35122450	559964	—	8515217	41
5442756	1787746	2307	—	9961986	34548	—	2044363	42a
1032820	—	641	—	1081740	—	—	—	- b
14320750	7834625	1915	563000	27323931	809636	336599	11901696	43
624579	1045766	2591	—	2267797	376834	in Kol. 147a	2327614	44
2437831	2364769	2312	—	6414709	120240	—	2672869	45
800	—	400	1000	147743	—	—	3974	46
296290	342687	1673	—	861913	14717	—	248722	47
29226	33930	301	—	139253	3515	—	34328	48
2084190	2286174	1578	in Kol. 143a	5650425	36123	18961	2437299	49
1011494	3372994	2161	—	5136655	210832	in Kol. 147c	1960805	50a
536903	709426	2274	—	1795281	420	—	699040	- b
114652	135606	860	—	298805	610	—	36557	- c
846982	791326	2074	in Kol. 143	2481418	8079	—	157180	51
827822	—	1676	13654	914206	—	—	—	52
93639	253503	2079	—	480046	2195	—	192235	53
2511748	2715735	2665	266239	7064880	—	—	434916	54
121015	320891	1726	23323	722196	37251	12768	498240	55
7584212	3726606	1670	56870	14531258	619742	2342	3215399	56a
12452067	3335269	1797	72347	18916226	72680	5077	3682833	- b
1239859	123715	871	1978	1722275	82850	32659	217331	- c
339611	723363	2764	—	1208143	—	—	113225	57
3484104	2451526	2072	—	7331292	205140	137778	2622471	58a
113774	1567258	1893	—	2138451	87494	73686	845633	- b
3107889	2140177	1428	188531	9707234	403992	79837	2736266	59
18620194	2499398	2061	294792	29069150	39528	7906	921474	60a
183888	115122	1225	8516*	615546	1040	—	82632	- b
4450071	in Kol. 143a.	1681	49740	7642979	—	—	—	- c
788786	570795	1456	—	1938456	6998	—	875339	61
312111	233637	1257	—	1499184	—	—	129767	62
2708729	1160094	1559	130584	5604733	9135	—	1235901	63
2706773	3373094	2247	53428	8768996	461356	224653	3276926	64a
449419	755064	1882	6842	1827518	10920	—	956838	- b
4847015	266664	1767	240915	6642440	199046	21715	1630350	65a
494638	867964	1341	—	2094581	82963	6568	404157	- b

	I. Staatsbahnen.	148			149			150		
								I. Leistungen der		
					(Forts.) B. Wagen.					
		Eigene u. fremde Personenwagen haben auf der Bahn zurückgelegt			Eigene und fremde Gepäckwagen haben auf der Bahn zurückgelegt			Eigene und fremde Güterwagen (incl. Equipage- und Viehwagen) haben auf der Bahn zurückgelegt		
		a. überhaupt Achsmeilen.	b. pro Meile Bahnlänge Achsmeilen.	b. pro Kilometer Bahnlänge Achsmeilen.	a. überhaupt Achsmeilen.	b. pro Meile Bahnlänge Achsmeilen.	b. pro Kilometer Bahnlänge Achsmeilen.	a. überhaupt Achsmeilen.	b. pro Meile Bahnlänge Achsmeilen.	b. pro Kilometer Bahnlänge Achsmeilen.
1	Badische	3 404 356	45 721	6 070	1 005 613	13 505	1 793	7 441 657	99 912	13 269
2	Bayerische (u. pfälz. Zwgb.)	in Kol. 150a	—	—	in Kol. 150a	—	—	42 178 996*	243 978	32 392
3	Braunschweigische	1 256 352	46 652	6 194	" " 150a	in Kol. 150b	i. Kol. 150b	7 068 796	262 488	34 850
4	Hannoversche	in Kol. 150a	—	—	" " 150a	—	—	24 165 769*	201 482	26 750
5	Main-Neckar	896 361	77 140	10 242	" " 150a	in Kol. 150b	i. Kol. 150b	1 484 239	127 731	16 958
6	Main-Weser	1 313 372	49 393	6 558	429 831	16 165	2 146	4 050 688	152 339	20 225
7	Nassauische	1 005 281	40 083	5 322	283 506	11 304	1 501	1 666 774	66 458	8 825
8	Preuß. Niederschles.-Märk.	2 868 905	55 577	7 379	1 050 323	20 347	2 701	21 168 683	410 087	54 446
9	" Ostbahn	3 706 664	33 903	4 501	1 141 750	10 443	1 387	10 206 298	93 353	12 391
10	" Saarbrücker u. (Trier)	536 966	27 888	3 703	245 134	12 731	1 690	3 272 860	169 983	22 568
11	" Westfälische	1 013 444	35 597	4 726	315 266	11 074	1 470	3 299 617	115 898	15 387
12	Sächsische östliche	1 575 504	61 256	8 133	in Kol. 150a	in Kol. 150b	i. Kol. 150b	6 357 991	247 200	32 820
13	Sächsische westliche	2 838 565	58 419	7 756	" " 150a	" " 150b	" " 150b	18 970 676	390 423	51 835
14	Württembergische	2 977 366	43 182	5 733	891 105	12 924	1 716	5 846 967	84 800	11 260
	II. Privatbahnen									
	a) unter Staatsverwaltg.									
15	Aach.-Düss. / Ruhrorter (a. Aach.-Düssel. / b. Ruhrort-Crf.)	753 221	44 226	5 872	269 328	15 814	2 100	2 399 943	140 916	18 709
16	Bergisch-Märkische	1 895 898	41 063*	5 452*	1 095 654	22 814*	3 032*	9 319 398	194 276*	25 793*
17	a. Löbau-Zittauer	140 382	31 127	4 133	in Kol. 150a	in Kol. 150b	i. Kol. 150b	642 594	142 482	18 916
	b. Zittau-Reichenberger	117 008	32 960	4 376	" " 150a	" " 150b	" " 150b	442 613	124 680	16 552
18	a. Oberschlesische / b. Breslau-Posen-Glogauer	1 524 632	25 603*	3 399	1 050 932	17 648*	2 343	21 543 898	349 852	46 449
19	Stargard-Posener	443 381	19 593	2 601	184 764	8165	1 084	2 179 185	96 296	12 785
20	Rhein-Nahe-E.	425 186	26 541	3 524	171 048	10 677	1 418	2 303 468	143 787	19 090
21	Wilhelms-Bahn	291 894	12 442	1 652	150 653	6 422	853	1 777 821	75 781	10 061
	b) in Privatverwaltung.									
22	Aachen-Mastrichter	313 826	25 309	3 360	122 278	9 861	1 309	791 497	63 830	8 475
23	Alberts-Bahn	254 513	140 615*	18 669*	—	—	—	612 670	119 896	15 918
24	Altona-Kieler	732 686	39 181	5 202	in Kol. 150a	in Kol. 150b	i. Kol. 150b	1 967 087	105 192	13 966
25	Aussig-Teplitzer	64 540	26 669*	3 541*	18 957	7 833*	1 040*	198 234	59 709	7 927
26	Bayerische Ostbahnen	2 128 570	29 279	3 887	in Kol. 150a	in Kol. 150b	i. Kol. 150b	6 631 194	91 213	12 110
27	Berlin-Anhaltische	1 579 701	32 147	4 268	320 504	6 522	866	5 774 604	117 513	15 602
28	a. Berlin-Hamburger / b. Hamburg-Bergedorfer	2 590 628	65 321	8 672	563 159	14 199	1 885	8 966 224	226 077	30 015
29	Berlin-Potsdam-Magdebgr.	1 371 825	70 217	9 322	in Kol. 150a	in Kol. 150b	i. Kol. 150b	4 837 127	247 588	32 872
30	Berlin-Stettin. a. Stammbahn	1 106 380	49 194	6 532	307 525	13 674	1 816	3 040 453	135 191	17 949
	Berlin-Stettin. b. Hinterpommersche	495 583	21 736	2 886	174 924	7 672	1 019	928 523	40 725	5 407
	Berlin-Stettin. c. Vorpommersche	889 372	29 188	3 875	207 109	6 797	902	1 046 686	34 351	4 561
31	Böhmische Westbahn	384 617	14 427	1 915	219 867	8 247	1 095	1 492 297	55 975	7 432
32	Breslau-Schweidnitz-Freib.	842 684	36 806	4 887	206 495	9 019	1 197	3 181 272	138 950	18 447

Transportmittel im Betriebsjahre 1864.

(Forts.) B. Wagen.

151		152		153		154	155	
Die eigenen und fremden Personen-, Gepäck- und Güter-ꝛc. Wagen, sowie die Post- und Arbeitswagen haben auf der Bahn zurückgelegt		Größte von einer		Größte von einem		An Miethe		
a. überhaupt	b. pro Meile / pro Kilometer Bahnlänge	a. eisernen	b. stählernen	a. eisernen	b. stählernen	für fremde Wagen sind gezahlt	für die eigenen, auf fremden Bahnen benutzten Wagen sind eingenommen	
Meilen.	Kilometer.	Achse (seit der Anschaffung) zurückgelegte Meilenzahl.		Radreifen zurückgelegte Meilenzahl.		Thlr.	Thlr.	
12 166 580	*163 398*	*21 694*	—	—	—	—	59 866	80 567	1
43 266 104	*250 267*	*33 227*	—	—	—	—	219 192	4 692	2
8 325 148	*309 140*	*41 044*	65 600	—	41 100	50 475	161 611	133 383	3
24 970 750	*208 193*	*27 641*	—	—	—	—	226 513	282 723	4
2 380 600	*204 871*	*27 200*	—	—	—	—	22 497	12 220	5
6 209 918	*233 543*	*31 007*	—	—	—	—	76 003	21 778	6
2 955 561	*117 845*	*15 648*	21 124	—	14 077	21 124	9 874	20 299	7
25 888 564*	*501 522*	*66 586*	92 297	89 869	20 199	30 056	316 959	205 446	8
16 479 817	*150 735*	*20 013*	46 919	34 262	40 988	31 712	89 802	116 590	9
4 217 658	*219 054*	*29 083*	—	—	—	—	104 357	163 580	10
4 900 257	*172 120*	*22 852*	35 700	—	24 000	—	53 771	42 315	11
7 963 486	*309 622*	*41 108*	—	—	—	—	62 328	53 883	12
21 868 328	*450 058*	*59 753*	—	—	—	—	95 099	228 616	13
10 223 165	*148 269*	*19 685*	—	—	—	—	60 468	23 558	14
3 573 493*	*209 823*	*27 858*	—	—	16 229	34 831	10 559	24 108	15 a
							6 336	12 054	— b
12 502 198	*260 625**	*34 603**	—	—	—	—	56 248	121 983	16
783 463	*173 717*	*23 063*	—	—	—	—	10 243	4 711	17 a
539 621	*157 640*	*20 928*	—	—	—	—	7 315	4 973	— b
24 601 080*	*399 498*	*53 040*	62 076	44 055	42 499	48 212	232 604	250 896	18 a
							61 906	66 774	— b
3 009 898	*133 005*	*17 659*	49 966	13 598	34 918	13 598	57 063	51 253	19
2 992 433	*186 793*	*24 801*	—	—	—	—	64 041	62 594	20
2 341 845	*99 823*	*13 253*	20 000	—	14 200	19 600	12 922	43 335	21
1 227 601	*99 000*	*13 144*	61 814	—	47 657	14 157	14 896	14 756	22
869 173	*170 093*	*22 583*	10 278	13 837	9 778	13 178	4 531	14 037	23
2 699 773	*144 373*	*19 168*	36 903	30 057	25 000	—	1 151	3 376	24
281 731	*94 211*	*12 508*	33 576	—	33 576	—	8 740	—	25
9 094 150	*125 091*	*16 608*	—	—	—	—	74 277	101 692	26
7 919 914	*161 170*	*21 398*	81 614	78 355	36 447	37 829	62 934	41 069	27
12 863 019	*324 332*	*43 060*	—	—	—	—	76 112	45 501	28
6 686 240	*342 234*	*45 437*	55 272	27 325	36 442	27 063	92 333	124 808	29
4 866 774	*216 397*	*28 731*	24 859	53 896	39 168	43 514	—*	—*	30 a
1 714 984	*75 219*	*9 986*	21 965	—	21 965	13 707	—*	—*	— b
2 636 008	*86 512*	*11 486*	13 875	—	13 875	9 017	—*	—*	— c
2 096 781	*78 649*	*10 442*	7 000	—	4 100	—	4 351	58 055	31
4 379 525	*191 287*	*25 396*	28 000	8 000	23 000	24 000	23 621	26 987	32

II. Privatbahnen. (Fortf.)

		148	149		150
					(Fortf.) **I. Leiſtungen der**
			(Fortf.) B. **Wagen.**		
		Eigene u. fremde Perſonenwagen haben auf der Bahn zurückgelegt	Eigene und fremde Gepäckwagen haben auf der Bahn zurückgelegt		Eigene und fremde Güterwagen (incl. Equipage- und Viehwagen) haben auf der Bahn zurückgelegt
		a. überhaupt Achsmeilen.	b. pro Meile Bahnlänge Achsmeilen.	b. pro Kilometer Bahnlänge Achsmeilen.	a. überhaupt Achsmeilen.	b. pro Meile Bahnlänge Achsmeilen.	b. pro Kilometer Bahnlänge Achsmeilen.	a. überhaupt Achsmeilen.	b. pro Meile Bahnlänge Achsmeilen.	b. pro Kilometer Bahnlänge Achsmeilen.
33	Brünn-Roſſitzer	26 904	7 175	952	3438	917	122	141 154	42 974	5 706
34	Busch-têhrader a. Kralup-Kladno	63 889	8 999	1 195	21 129	2 976	395	663 917	93 509	12 415
	b. Prag-Wejhybka									
	c. Pferde-Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—
35	Frankfurt-Hanauer	356 098	65 219	8 659	in Kol. 150a	in Kol. 150b	i. Kol. 150b	626 324*	114 711	15 229
36	Galiziſche Carl-Ludwig-B.	1 023 675	21 869	2 904	—	—	—	9 528 544	203 558	27 028
37	Glückſtadt-Elmshorner	63 465	14 103	1 873	17 584	3 907	519	66 577	14 795	1 964
38	Graz-Köflacher	61 978	11 672	1 550	34 610	6 518	865	363 777	68 508	9 096
39	Heſſiſche Ludwigs-E.	1 324 983	54 325	7 213	452 443	18 550	2 463	3 008 826	123 363	16 379
40	Homburger	187 254	77 699	10 317	29 340	12 174	1 617	29 838	12 381	1 614
41	Kaiſer Ferdinands Nordb.	3 467 650	43 162	5 730	1 245 548	15 503	2 058	28 030 523	348 899	46 322
42	Kaiſerin Elisabeth a. Lokom.-Bahn	1 951 552	34 280	4 551	581 010	10 206	1 355	7 487 119	131 514	17 460
	b. Pferde-Bahn	48 920	2 816	374	in Kol. 150a	in Kol. 150b	i. Kol. 150b	1 032 820	59 460	7 894
43	Köln-Mindener (u. Gießener)	3 590 502	52 112	6 919	1 427 333	20 716	2 750	26 222 446	380 587	50 529
44	Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	613 881	30 989	4 114	in Kol. 148a	in Kol. 148b	i. Kol. 148b	2 952 193	149 025	19 786
45	Leipzig-Dresdener	1 269 471	76 798	10 196	175 413	10 612	1 409	5 110 700	309 177	41 048
46	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth.)	145 943	182 429	24 203	—	—	—	4 774	5 968	792
47	Lübeck-Büchener	184 621	29 305	3 891	46 801	7 429	986	545 012	86 510	11 486
48	Lüttich-Maſtrichter	44 636	11 564	1 535	31 461	8 151	1 082	63 554	16 465	2 186
49	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	900 924	46 535	6 178	258 112	13 332	1 770	4 521 489	233 548	31 007
50	a. Magdeburg-Halberſtädter	704 797	60 290	8 005	in Kol. 150a	in Kol. 150b	i. Kol. 150b	2 972 299	254 260	33 757
	b. Magdebg.-Wittenbergeſche	357 731	25 016	3 321	113 178	7 914	1 051	1 235 943	86 429	11 475
	c. Cöthen-Bernburger	48 641	17 688*	2 348*	—	—	—	151 209	37 802	5 019
51	Mecklenburgiſche	541 192	28 085	3 729	192 549	9 992	1 326	1 004 162	52 110	6 918
52	Mohacs-Fünfkirchener	53 155	6 578	873	19 575	2 423	322	827 822	102 453	13 602
53	Neiſſe-Brieger	100 619	16 281	2 162	34 415	5 569	739	285 874	46 258	6 141
54	Niederländiſche Rhein-E.	939 809	40 439	5 369	546 831	23 530	3 124	2 946 664	126 792	16 834
55	Niederſchleſiſche Zweigbahn	158 375	16 671	2 213	53 682	5 651	750	619 255	65 185	8 655
56	a. Oeſterreich. nördliche	2 174 316	34 895	4 633	882 268	14 159	1 880	10 799 611	173 321	23 011
	b. Oeſterreich. ſüdöſtliche	1 811 486	19 658	2 610	936 210	10 160	1 349	16 134 900	175 094	23 247
	c. Wien-Neu-Szönyer	280 913	13 422	1 782	127 298	6 082	807	1 457 190	69 622	9 244
57	Oppeln-Tarnowitzer	68 660	6 784	901	70 414	6 958	924	452 836	44 747	5 941
58	a. Pfälziſche Ludwigsbahn	852 140	42 102	5 590	577 674	28 541	3 789	6 106 575	301 708	40 057
	b. Pfälziſche Maximiliansb.	267 853	36 196	4 806	169 768	22 942	3 046	959 407	129 649	17 213
59	Rheiniſche	2 760 911	55 395	7 355	869 537	17 446	2 316	5 844 155	117 254	15 565
60	a. Südbahn, Oeſterreichiſche.	5 463 090	35 688	4 738	1 507 106	9 845	1 307	19 541 668	127 656	16 948
	b. Nordtiroler	247 306	25 365	3 368	32 288	3 312	440	266 520	27 335	3 630
	c. Venetianiſche u. Südtirol.	2 274 390	32 706	4 342	547 673	7 876	1 045	4 450 071	63 993	8 496
61	Süd-Norddeutſche	411 794	15 729	2 088	144 694	5 527	734	1 664 125	63 565	8 439
62	Taunus-Bahn	824 193	122 648	16 284	129 243	19 232	2 553	441 878	65 756	8 730
63	Theiß-Bahn	1 121 870	14 511	1 927	299 220	3 870	514	3 944 630	51 024	6 774
64	a. Thüringiſche	1 982 326	53 202	7 063	575 179	15 437	2 050	5 983 699	160 593	21 322
	b. Werra-E.	383 328	16 931	2 248	160 875	7 106	943	1 406 257	62 114	8 247
65	a. Warſchau-Wiener	1 158 846	24 975	3 316	176 950	3 814	506	6 477 365	139 598	18 534
	b. Warſchau-Bromberger	469 505	25 107	3 334	131 460	7 030	933	898 795	48 064	6 381

151			152		153		154	155	
Transportmittel im Betriebsjahre 1864.									
			(Forts.) B. Wagen.						
Die eigenen und fremden Personen-, Gepäck- und Güter-rc. Wagen, sowie die Post- und Arbeitswagen haben auf der Bahn zurückgelegt			Größte von einer Achse (seit der Anschaffung) zurückgelegte Meilenzahl.		Größte von einem Radreifen (seit der Anschaffung) zurückgelegte Meilenzahl.		An Miethe		
a. überhaupt Achsmeilen.	b. pro Meile Bahnlänge Achsmeilen.	b. pro Kilometer Bahnlänge Achsmeilen.	a. eisernen	b. stählernen	a. eisernen	b. stählernen	für fremde Wagen sind gezahlt Thlr.	für die eigenen, auf fremden Bahnen benutzten Wagen sind eingenommen Thlr.	
191 500	51 066	6780	—	—	—	—	2 207	553	33
748 935	105 484	14 005	—	—	—	—	23 092	84	34 a u. b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	— c
982 422*	179 931	23 888	—	—	—	—	12 585	1 565	35
10 552 219	225 426	29 932	—	—	—	—	78 972	12 372	36
172 323	38 294	5 084	—*	—	—*	—	148	1 300	37
460 365	86 698	11 511	—	—	—	—	9 041	4 459	38
5 047 247	206 939	27 475	—	—	—	—	32 003	16 473	39
246 432	102 254	13 578	—	—	—	—	512	31	40
32 743 721	407 564	54 110	—	—	—	—	46 837	69 445	41
10 212 855	179 393	23 817	—	—	—	—	79 476	95 300	42 a
1 081 740	62 276	8 268	—	—	—	—	—	—	— b
32 279 583	468 500	62 201	—	—	—	—	378 999	265 871	43
3 566 074	180 014	23 900	—	—	—	—	61 694	29 428	44
6 724 874	406 828	54 013	—	—	—	—	62 979	73 761	45
151 717	189 646	25 160	104 990	—	77 600	7 389	—	—	46
776 434	123 244	16 363	—	—	—	—	6 276	8 301	47
139 651	36 180	4 803	10 169	—	10 169	—	—	—	48
5 815 925	300 409	39 884	58 765	19 056	46 346	19 056	43 613	34 993	49
3 756 726	321 362	42 666	34 901	21 602	31 018	8 271	84 482	110 347	50 a
1 782 468	124 648	16 549	41 332	26 410	—	—	17 737	17 205	— b
199 850	55 490	7 367	—	—	—	—	1 128	4 445	— c
1 848 070	95 904	12 733	69 150*	—	—	—	4 035	20 323	51
914 206	113 144	15 021	30 716	—	—	—	—	—	52
420 908	68 108	9 042	—		—	—	4 960	6 393	53
4 771 286	205 305	27 258	—	—	—	—	17 339	75 702	54
896 990	94 420	12 536	—	—	—	—	12 700	8 212	55
14 213 811	228 114	30 286	—	—	—	—	215	26 236	56 a
19 134 801	207 648	27 569	—	—	—	—	4 766	1 223	— b
1 867 379	89 220	11 845	—	—	—	—	35	—	— c
591 910	58 489	7 766	31 183	—	31 183	7 133	2 873	16 229	57
7 536 389	372 351	49 436	—	—	—	—	55 486	48 709	58 a
1 397 028	188 788	25 065	2 700	—	2 700	—	—	—	— b
10 054 665	201 739	26 785	17 690*	29 310	17 690*	26 775*	28 473	43 323	59
27 409 088	179 051	23 772	—	—	—	—	—	—	60 a
583 910	59 888	7 951	—	—	—	—	1 130	1 830	— b
7 642 979	109 908	14 592	53 110	—	37 800	17 412	25 838	19 083	— c
2 220 613	84 821	11 261	—	—	—	—	317	5 379	61
1 395 314	207 636	27 567	—	—	—	—	1 013	4 161	62
5 682 398	73 502	9 759	—	—	—	—	40 018	41 418	63
8 780 651	235 659	31 288	—	—	—	—	80 589	87 295	64 a
2 015 814	89 038	11 822	50 000	—	50 000	—	27 304	20 795	— b
8 137 971	175 387	23 286	—	—	—	—	46 958	34 135	65 a
1 499 760	80 201	10 648	—	—	—	—	16 591	79 794	— b

	156	157	158	159	160	161	162			
							II. Personen- und			
							A. Im Betriebsjahre 1864			
I. Staatsbahnen.	Personen				Personen zu ermäßigten Fahrpreisen (Militairs, Auswanderer, mit Extrazügen u. s. w.).	Ueberhaupt Personen.	Davon			
	in der I. Klasse.	in der II. Klasse.	in der III. Klasse.	in der IV. Klasse.			a. im Binnenverkehre abgegangen (und angekommen). Personen.	b. im direkten Verkehre abgegangen nach Stationen fremder Bahnen. Personen.	c. angekommen von Stationen fremder Bahnen. Personen.	d. im Durchgangs-Verkehre befördert. Pers.
1 Badische	84 161	898 686	4 853 245	—	40 888	5 876 980	5 182 127	322 876	328 545	43 432
2 Bayerische (u. gep. Zweigb.)	40 723	965 249	4 267 355	—	24 344	5 297 671	5 169 170	in Kol. 162c	91 815	36 686
3 Braunschweigische	14 984	246 979	880 155	—	33 632	1 175 750	814 401	111 827	105 255	144 267
4 Hannoversche	54 123	517 559	1 863 986	—	108 658	2 544 326	2 324 530	in Kol. 162c	219 796	in Kol. 162c
5 Main-Neckar	33 298	251 835	845 995	—	4559	1 135 687	897 897	104 176	102 850	30 764
6 Main-Weser	13 420	164 553	635 708	—	23 424	837 105	726 268	43 994	46 305	20 538
7 Nassauische	33 725	276 456	860 064	—	25 397	1 195 642	1 002 253	85 652	106 429	1308
8 Preuß. Niederschles.-Märk.	23 330	238 807	582 596	1 030 505	144 194	2 019 432	1 715 493	138 625	165 314	i. K. 162b-c
9 " Ostbahn	17 913	304 226	648 133	893 409	111 470	1 975 151	1 716 202	127 671	115 422	15 856
10 " Saarbrücker (u. Trier)	8499	109 810	639 692	277 043	18 703	1 053 837*	798 264	118 567	122 899	14 107
11 " Westfälische	4355	60 898	273 185	341 928	20 292	700 658	611 612	37 413	41 507	10 126
12 Sächsische östliche	13 257	306 244	1 278 512	—	66 834	1 664 847*	1 418 742	in Kol. 162c	216 105	in Kol. 162c
13 Sächsische westliche	12 026	384 012	1 814 473	—	40 791	2 251 302*	2 121 437	" " 162c	129 865	" " 162c
14 Württembergische	60 742	996 948	3 598 736	—	39 155	4 695 581	4 534 887	72 699	87 995	i. K. 162b-c
II. Privatbahnen										
a) unter Staatsverwaltg.										
15 Aach.-Düss. a. Aach.-Düsseld.	11 068	207 545	384 576	520 312	3172	1 126 673	791 634	155 100	149 663	30 276
Ruhrorter b. Ruhrort-Cref.	3524	98 760	265 261	265 850	2705	636 100	491 738	67 989	69 545	6828
16 Bergisch-Märkische	17 786	495 190	1 405 827	1 810 644	28 456	3 757 903	3 629 279	64 023	63 688	913
17 a. Löbau-Zittauer	320	26 022	167 925	—	14 886	209 153*	166 570		42 583	in Kol. 162c
b. Zittau-Reichenberger	197	21 280	130 816	—	12 214	164 507	157 931	in Kolonne 162c	6576	" " 162c
18 a. Oberschlesische	7337	155 409	346 432	474 187	61 742	1 045 107	925 041		117 834	2232
b. Breslau-Posen-Glogauer	3331	59 626	254 933	130 392	39 429	487 711	443 438		44 127	146
19 Stargard-Posener	2453	42 178	116 109	119 267	35 356	315 363	206 290		94 016	15 057
20 Rhein-Nahe-E.	18 411	99 928	406 572	118 550	16 509	659 970*	457 111	102 391	81 036	19 432
21 Wilhelms-Bahn	2348	40 883	91 864	192 901	32 616	360 612	326 177	17 633	15 143	1659
b) in Privatverwaltung.										
22 Aachen-Mastrichter	16 098	86 123	276 098	—	36 136	414 755	275 400	67 401	70 723	1231
23 Albertsbahn	1156	64 349	262 315	175 601	5994	509 415	420 016	39 575	49 824	—
24 Altona-Kieler	2895	69 363	512 472	—	183 310	768 040	522 355 / 183 310*	in Kol. 162c	62 375	in Kol. 162c
25 Aussig-Teplitzer	2303	30 424	122 231	—	1663	156 621	156 621	" " 162a	in Kol. 162a	—
26 Bayerische Ostbahnen	7577	221 151	1 699 554	—	39 515	1 967 797	1 946 203	8137	7589	5868
27 Berlin-Anhaltische	10 794	183 475	680 217	—	74 226	948 712	776 162	85 730	83 990	2830
28 a. Berlin-Hamburger	13 175	254 736	586 955	317 208	223 786	1 395 860	1 203 997	82 315	88 098	21 450
b. Hamburg-Bergedorfer	7008	125 093	216 579	75 997	—	424 660	—	—	—	—
29 Berlin-Potsdam-Magdebrg.	27 630	237 857	677 425	228 560	89 152	1 260 624	1 127 908	69 466	63 250	—
30 Berlin-Stettiner a. Stammbahn	4626	110 523	371 944	319 896	64 678	871 667	662 483	93 512	111 738	3934
Berlin-Stettiner b Hinterpommer.	644	31 716	102 251	137 745	14 958	287 314	215 304	40 690	31 320	—
Berlin-Stettiner c. Vorpommersche	2083	59 074	223 211	248 183	44 637	577 188	470 986	59 515	16 657	—
31 Böhmische Westbahn	4981	36 600	198 550	—	12 289	252 420	245 889	3383	3148	—
32 Breslau-Schweidnitz-Freib.	4525	81 883	368 317	277 373	157 861	889 962	870 653	10 410	8899	—

163	164		165	166				167	168			

Güter-Verkehr.

wurden befördert:

Reisegepäck überhaupt.	Davon sind: a. Gepäck-Ueberfracht.	b. Freigewicht.	Hunde (der Reisenden).	Eilgüter a. im Binnenverkehre aufgegeben (und angekommen).	b. im direkten aufgegeben nach Stationen fremder Bahnen.	c. Verkehre angekommen von fremder Bahnen.	d. im Durchgangs-Verkehre befördert	Postgüter.	Frachtgüter der Normalklasse (und sperrige) a. im Binnenverkehre aufgegeben (und angekommen).	b. im direkten aufgegeben nach Stationen	c. Verkehre angekommen von fremder Bahnen.	d. im Durchgangs-Verkehre befördert.	
Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Anz.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	
217 297	198 743	18 554	20 253	151 955*	84 189	81 151	58 088	66 553	837 616*	674 210	500 512	340 617	1
246 805	246 805	—	41 448	205 653	80 435	99 296	49 569	in Kol. 166	4 394 958	2 039 848	2 892 996	1 141 053	2
165 073	—	—	2856	36 286	24 680	32 090	131 734	—	327 905	463 092	497 930	2 015 320	3
374 547	—	—	8379	213 979	49 970	66 491	86 493	—	9 233 403	1 971 972	1 104 598	1 389 807	4
76 578*	76 578	—*	5234	28 874	37 342	31 892	41 080	—	333 271	515 654	356 129	534 346	5
79 721*	52 997	26 724*	3297	26 615	19 815	28 270	44 826	—*	196 945	228 364	263 959	471 333	6
61 918	52 471	12 447	2867	15 923	5165	9805	4409	—*	209 245	80 990	140 054	73 542	7
195 950	51 367	144 583	5851	73 106	59 017 / 58 059*	37 705	6581	9087	767 830	825 936 / 737 798*	753 255	267 323	8
214 978	—	—*	7784	37 595	16 538	45 700	4202	309*	940 951	404 748	670 453	95 637	9
42 511	w. u. not.	—	4013	8433	9044	15 593	12 176	—*	25 976	83 707	111 494	42 452	10
43 210	27 800	15 410	2685	11 470	11 196	11 644	36 608	5800	426 428	162 443	239 620	287 845	11
110 756	26 719	84 037	4643	104 056	in Kol. 166c	29 411	in Kol. 166c	—*	1 282 692	in Kol. 168c	2 214 636	in Kol. 168c	12
144 699	43 723	100 976	8344	189 900	" " 166c	107 794	" " 166c	—*	3 471 939	" " 168c	1 474 689	" " 168c	13
—	—	—	43 516	214 973	60 970	45 146	13 576	—*	808 925	422 682	476 653	166 456	14
38 913	12 357	26 556	3026	10 989	39 655	22 524	28 083	54 937	108 453	163 164	157 681	95 288	15a
16 130	5184	10 946	1157	14 719	25 391	29 339	2251	29 988	87 184	71 701	124 254	21 903	- b
93 780	31 272	62 508	6899	184 853	43 450	41 651	5909	105 297	2 900 750	383 814	428 593	56 398	16
13 561	2512	11 049	459	21 920	in Kolonne 166c	1914	in Kol. 166c	—	360 155	in Kolonne 168c	134 051	in Kol. 168c	17a
3880	1009	2871	420	14 333		1040	" " 166c	—	159 965		81 573	" " 168c	- b
66 743	21 675	45 068	2019	12 647		14 834	4825	—	182 329		440 291	87 420	18a
45 226	10 997	34 229	1833	11 637		10 400	1007	—	140 869		186 119	30 339	- b
43 009	—	—	1630	3870		11 614	8257	—	32 706		237 120	177 777	19
42 359	w. u. not.	—	2943	4346	9940	12 327	19 895	7600	16 732	39 778	55 433	131 719	20
20 820	w. u. not.	—	626	1623	3510	3118	—	—*	125 118	96 540	116 338	71 922	21
19 549	19 549	w. u. gew.	—	25 300	18 334	46 548	1651	72	74 461	250 878	152 542	10 770	22
9109	2079	7030	1740	1573	2176	1459	—	10 868	21 629	35 805	20 089	—	23
19 302	8449	40 853	1166	59 355*	in Kol. 166c	20 687*	in Kol. 166c	—	799 425*	in Kol. 168c	482 623*	in Kol. 168c	24
21 157	—	—	—	6607	" " 166a	in Kol. 166a	—	—	337 472	" " 168a	in Kol. 168a	—	25
92 242	92 242	w. u. gew.	17 256	76 348	13 285	14 853	6991	—*	1 182 527	366 804	367 282	320 863	26
128 029	35 282	92 747	4147	77 804	37 516	51 773	742	20 400	644 383	428 082	579 957	389 964	27
131 699	34 954	99 745	5411	97 964	58 490	44 881	22 386	—*	1 966 764	1 563 741	820 279	287 710	28a
—	—	—	in Kol. 176b	—	159 135	—	—	—	—	3 260 174	—	—	- b
99 424	—	—	3475	131 547	24 327	43 007	5604	—	1 315 579	in Kol. 168c	1 587 527	in Kol. 168c	29
81 686	22 654	62 032	4546	36 588	16 595	20 192	258	20 420	287 742	144 131	126 776	2156	30a
26 743	6698	20 045	2116	4596	3465	3266	—	6437	17 672	46 355	40 950	—	- b
45 353	13 344	32 009	3576	12 863	12 145	5917	—	9257	31 248	39 664	52 407	—	- c
22 603*	—	—	257	3628	1446	2354	—	—	2 261 271*	482 960	278 070	—	31
34 973	w. u. not.	—	2375	21 993	5182	3953	—	—	429 839	195 827	108 523	—	32

II. Personen- und

A. Im Betriebsjahre 1864

	II. Privatbahnen. (Forts.)	Personen in der I. Klasse.	Personen in der II. Klasse.	Personen in der III. Klasse.	Personen in der IV.	Personen zu ermäßigten Fahrpreisen (Militairs, Auswanderer, mit Extrazügen u. s. w.).	Ueberhaupt Personen.	Davon a. im Binnenverkehre abgegangen (und angekommen). Personen.	Davon b. im direkten Verkehre abgegangen nach Stationen fremder Bahnen. Personen.	Davon c. angekommen von Stationen fremder Bahnen. Personen.	Davon d. im Durchgangs-Verkehre befördert. Pers.
		156	157	158	159	160	161	162			
33	Brünn-Rossitzer	367	6132	31 193	—	2712	40 394	40 394	—	—	—
34	Buschtěhrader a. Kralup-Kladno	316	6719	39 039	—	—	46 074	14 137	16 639	15 298	—
	Buschtěhrader b. Prag-Wejhybka	1412	11 905	38 687	23 210	—	75 214	75 214	—	—	—
35	Frankfurt-Hanauer	7683	153 077	454 555	—	1047	616 362*	560 655	28 833	26 847	27
36	Galizische Carl-Ludwig-B.	5256	54 234	218 847	—	31 662	309 999	288 562	8396	13 042	—
37	Glückstadt-Elmshorner	265	13 731	113 081	—	7458	134 535	54 381 / 7458*)	36 022	36 674	—
38	Graz-Köflacher	135	7919	91 892	—	706	100 652	100 652	—	—	—
39	Hessische Ludwigs-E.	37 591	420 721	1 212 207	—	58 673	1 729 192	1 296 890	190 454	210 653	31 195
40	Homburger	34 841	164 907	324 878	—	396	525 022	512 196	6680	6146	—
41	Kaiser Ferdinands Nordb.	40 721	286 879	1 020 783	—	428 255	1 776 638	1 390 284	173 195	208 378	4781
42	Kaiserin Elisabeth a. Lokom.-Bahn	19 960	164 361	707 152	—	271 092*	1 162 565	1 135 016	14 070	13 479	—
	Kaiserin Elisabeth b. Pferde-Bahn	—	1596	19 274	—	4266	25 136	25 136	—	—	—
43	Köln-Mindener (u. Gießener)	38 936	451 086	780 787	2 329 913	100 638	3 701 360	3 417 236	123 884	107 453	52 787
44	Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	7717	96 322	246 996	—	11 977	363 012	251 632	in Kol. 162c	111 380	in Kol. 162c
45	Leipzig-Dresdener	15 610	247 546	931 157	—	35 222	1 229 535	932 209	128 542	150 778	18 006
46	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	5002	193 331	694 211	—	—	892 544	892 544	—	—	—
47	Lübeck-Büchener	2074	50 460	121 402	—	17 852	191 788	78 438	48 819 / 17 852*)	46 679	—
48	Lüttich-Mastrichter	16 814	67 161	369 713	—	4049	457 737	430 116	12 558	14 443	620
49	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	5071	139 190	840 119	—	28 302	1 012 682	916 866	35 748	39 299	20 769
50	a. Magdeburg-Halberstädter	11 567	171 806	576 592	—	55 347	815 312	556 347	in Kol. 162c	258 965	in Kol. 162c
	b. Magdebg.-Wittenbergesche	995	42 615	174 897	—	26 478	244 985	222 907	12 200	9878	—
	c. Cöthen-Bernburger	381	14 922	63 563	—	3481	82 347	82 347	—	—	—
51	Mecklenburgische	3558	98 951	203 505	—	12 015	318 029	245 294	38 503	33 748	484
52	Mohacs-Fünfkirchener	464	12 196	25 560	—	7679	45 899	45 899	—	—	—
53	Neisse-Brieger	987	13 473	32 470	80 190	18 961	146 081	100 126	22 532	23 423	—
54	Niederländische Rhein-E.	107 615	255 016	620 988	—	237 051	1 220 700	1 149 312	35 275	35 407	706
55	Niederschlesische Zweigbahn	848	18 124	70 573	57 945	17 396	164 886	114 470	22 108	22 550	5758
56	a. Oesterreichische nördliche	17 485	161 349	689 014	—	298 167	1 166 015	913 128	87 954	142 147	22 786
	b. Oesterreich. südöstliche	28 043	205 766	424 964	—	205 423	864 196	511 605	141 498	177 205	3888
	c. Wien-Neu-Szönyer	2918	32 361	136 560	—	26 498	198 337	187 937	1408	8992	—
57	Oppeln-Tarnowitzer	467	5302	21 479	45 077	2907	75 232	68 742	3328	3157	5
58	a. Pfälzische Ludwigsbahn	7182	244 131	886 429	—	37 127	1 174 869	881 581	in Kol. 162c	293 288	in Kol. 162c
	b. Pfälzische Maximiliansb.	3043	84 221	286 667	—	17 069	391 000	363 183	" " 162c	27 817	" " 162c
59	Rheinische	280 821	1 036 455	2 085 824	155 176	85 255	3 643 531	2 957 306	268 198	262 248	155 779
60	a. Südbahn, Oesterreichische	81 506	607 945	2 241 639	—	413 475	3 344 565	3 202 229	28 804	113 532	—
	b. Nordtiroler	1898	27 587	203 268	—	20 837	253 590	247 015	5657	918	—
	c. Venetianische u. Südtirol.	48 427	432 302	1 129 266	—	239 158	1 849 153	1 623 418	107 110	118 263	362
61	Süd-Norddeutsche	1632	32 430	234 696	—	32 249	301 007	225 285	45 444	30 278	—
62	Taunus-Bahn	34 976	342 547	814 542	—	—*	1 192 065	1 112 284	33 956	45 825	—
63	Theiß-Bahn	6969	90 207	215 974	—	85 192	398 342	252 379	75 646	70 317	—
64	a. Thüringische	9799	267 290	1 076 161	—	59 348	1 412 598	1 208 730	81 266	82 185	40 417
	b. Werra-E.	1888	71 403	347 077	—	12 122	432 790	389 108	18 132	16 872	8678
65	a. Warschau-Wiener	7271	73 981	111 972	221 854	191 695	606 773	591 756	in Kol. 162c	15 017	—
	b. Warschau Bromberger	3729	33 414	42 072	60 372	81 659	221 246	208 150	2516	10 580	—

163	164		165	166				167	168			

Güter-Verkehr.

wurden befördert:

Reisegepäck überhaupt.	Davon sind: a. Gepäck-Ueberfracht.	Davon sind: b. Freigewicht.	Hunde (der Reisenden).	Eilgüter a. im Binnenverkehre aufgegeben (und angekommen).	Eilgüter b. im direkten aufgegeben nach Stationen fremder Bahnen.	Eilgüter c. Verkehre angekommen von fremder Bahnen.	Eilgüter d. im Durchgangs-Verkehre befördert.	Postgüter.	Frachtgüter der Normalklasse (und sperrige) a. im Binnenverkehre aufgegeben (und angekommen).	Frachtgüter der Normalklasse (und sperrige) b. im direkten aufgegeben nach Stationen fremder Bahnen.	Frachtgüter der Normalklasse (und sperrige) c. Verkehre angekommen von fremder Bahnen.	Frachtgüter der Normalklasse (und sperrige) d. im Durchgangs-Verkehre befördert.	
Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Anz.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	
1583	1104	479	16	—	—	—	—	—	4594	2694	5136	—	33
3188	450	2738	40	339	103	292	—	136	44 095	19 909	36 982	—	34a
1668	298	1370	—	276	—	—	—	—	33 500	—	—	—	-b c
—*	26 186	—*	1764	12 712	16 191	12 943	901	32 776	104 772	169 073	145 262	15 016	35
43 469*	14 820	28 649	399	3729	612	6213	—	—	140 030	141 525	257 396	—	36
9691	1783	7908	118	1530	5710	6111	—	—	20 126	86 824	67 875	—	37
1640	910	730	75	746	—	—	—	—*	238 074	—	—	—	38
82 554*	—	w. n. gew.	7162	54 568	54 539	58 593	41 663	—	598 125	946 362	865 682	847 203	39
18 550	18 550	—	1587	7329	in Kol. 166c	568	—	5126	32 483	in Kol. 168c	1503	—	40
220 431	86 033	134 398	1972	81 969	40 131	31 806	—	—	1 009 625	1 091 769	1 161 767	583 773	41
86 733	37 593	49 140	1281	105 420	9969	18 495	—	—	2 666 505	—	—	—	42a
1347	442	905	—	629	—	—	—	—	790 213	—	—	—	- b
187 994	w. n. net.	—	8473	87 178	115 589	122 298	30 052	—*	1 893 611	1 299 673	939 040	331 235	43
62 645	—	—	1054	12 027	7922	9093	79 293	—*	110 229	130 018	110 850	936 517	44
141 206	30 087	111 119	3447	91 190	56 896	54 121	12 521	74 402	553 713	835 553	933 795	426 600	45
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	46
34 523	—	—	532	2519	15 428	44 180	—	—	20 520	333 147	641 251	—	47
21 065	—	w. n. gew.	253	11 667	4046	4935	342	—	127 504	45 400	57 900	32 900	48
99 613	25 041	74 572	2179	105 901	44 712	49 301	20 118	17 910	913 913	492 517	548 912	483 135	49
118 941	—	—	2721	75 345	in Kol. 166c	155 429	in Kol. 166c	—	1 512 903	in Kol. 168c	3 991 189	in Kol. 168	50a
27 099	—	—	1409	47 476	20 000	30 968	—	5163	796 884	" " 168c	740 303	—	- b
8150	2092	6058	316	7960	—	—	—	—*	98 731	—	—	—	- c
72 198	—	—*	1868	16 995	9137	15 393	583	—*	200 954	156 841	237 129	4707	51
4442	—	—	157	1325	—	—	—	—	174 021	—	—	—	52
9181	2331	6847	339	302	3582	1893	—	—*	5906	25 436	28 591	—	53
84 867	79 452	5415	51	196 146	69 157	17 555	—	—	1 800 342	281 164	183 978	—	54
16 534	3726	12 808	355	8343	5770	7833	2712	715	70 787	47 399	80 579	49 332	55
122 103*	w. n. net.	—	1046	44 606	25 692	16 807	5537	—	2 100 292	1 490 037	1 542 898	742 016	56a
93 704*	w. n. net.	—	1338	16 911	19 344	17 538	4664	—	2 104 622	2 930 817	2 361 457	575 017	- b
11 221*	w. n. net.	—	387	62 493	1154	673	—	—	341 970	123 504	14 239	4093	- c
3717	907	2810	282	938	494	1494	407	880	43 478	19 638	62 490	33 812	57
45 915	45 915	—	5658	18 725	30 112	24 308	23 766	—	57 923	222 378	184 911	167 366	58a
14 645	14 645	—	1933	9634	4794	7812	4057	—	27 357	20 312	31 621	112 872	- b
247 759	109 814	137 945	8727	80 813	68 745	78 520	63 369	132 132	232 763	570 591	538 540	290 257	59
175 665	82 071	93 591	3299	168 896	15 541	20 507	i. R. 166b-c	—	5 521 731	914 543	361 088	i. R. 168b-c	60a
13 788	9087	4701	417	3624	3206	3898	—	—	109 970	129 810	308 034	—	- b
110 505	—	—	1745	166 542	in Kol. 166a	in Kol. 166a	—	—	2 276 147	in Kol. 168a	in Kol. 168a	—	- c
19 610	19 610	—	—	4778	5328	5563	—	—	235 515	283 210	243 329	—	61
51 851	49 588	2263	2461	18 649	in Kol. 166c	24 866	in Kol. 166c	19 268	76 441	in Kol. 168c	151 359	in Kol. 168c	62
41 266	19 508	21 758	525	4892	3472	9821	—	—	100 493	187 463	244 339	—	63
155 222	36 210	119 012	3887	118 365	52 003	44 581	38 245	14 989*	679 847	669 621	530 039	578 880	64a
34 657	25 814	8843*	2066	28 914	15 063	11 509	6036	—*	182 512	225 775	221 608	130 753	- b
74 793	—	—	501	7355	159	1412	—	—	174 372	31 089	135 342	—	65a
28 241	—	—	253	2056	276	1244	—	—	56 449	40 632	82 140	—	- b

	I. Staatsbahnen.	169				170				171
		(Forts.) II. Personen- und								
		(Forts.) A. Im Betriebsjahre 1864								
		Frachtgüter der ermäßigten Klasse (excl. Kohlen)				Kohlen und Coaks				Ueber-
		a. im Binnenverkehre aufgegeben (und angekommen). Z.-Ctr.	b. im direkten Verkehre aufgegeben nach Stationen fremder Bahnen. Z.-Ctr.	c. im direkten Verkehre angekommen von fremder Bahnen. Z.-Ctr.	d. im Durchgangs-Verkehre befördert. Z.-Ctr.	a. im Binnenverkehre aufgegeben (und angekommen). Z.-Ctr.	b. im direkten Verkehre aufgegeben nach Stationen fremder Bahnen. Z.-Ctr.	c. im direkten Verkehre angekommen von fremder Bahnen. Z.-Ctr.	d. im Durchgangs-Verkehre befördert. Z.-Ctr.	a. im Binnenverkehre aufgegeben u. angekommen (incl. Postgüter). Z.-Ctr.
1	Badische	1 465 309*	898 212	622 125	352 205	4 828 952*	2 522 660	2 970 651	2 079 051	7 350 385
2	Bayerische (u. gepcht. Zwgb.)	9 560 230	1 961 127	6 536 717	1 407 448	in Kol. 169a	in Kol. 169b	in Kol. 169c	in Kol. 169d	14 160 841
3	Braunschweigische	4 201 379	2 436 649	1 438 736	5 766 791	886 848	200	3 015 601	1 466 385	5 452 418
4	Hannoversche	4 638 817	1 700 217	1 415 151	1 136 985	5 026 818	106 540	1 212 872	5 773 000	19 113 017
5	Main-Neckar	595 809	408 886	578 843	226 370	in Kol. 169a	in Kol. 169b	in Kol. 169c	in Kol. 169d	957 954
6	Main-Weser	1 366 720	624 216	1 477 551	1 355 193	140 212	2159	338 505	—	1 730 492
7	Nassauische	3 375 718	1 816 362	406 122	139 516	374 167	240 111	256 596	7070	3 975 053
8	Preuß. Niederschles.-Märk.	3 669 733	2 098 461) 3 968 370*)	2 887 458	877 804	—	78 080*	10 016 768	808 390	4 519 756
9	" Ostbahn	6 464 900	1 510 545	867 811	269 505	912 974	5230	395 475	—	8 357 029
10	" Saarbrücker (u. Trier)	1 557 726	1 787 814	5 751 799	285 148	15 916 010*	22 200 725*	in Kol. 169b	—	17 508 145
11	" Westfälische	1 528 081	1 380 861	1 009 495	1 787 726	461 361	—	2 121 803	1 995 584	2 433 140
12	Sächsische östliche	10 451 247	in Kol. 169c	3 267 320	in Kol. 169c	in Kol. 169a*	in Kol. 169c	in Kol. 169c	in Kol. 169c	11 837 995
13	Sächsische westliche	27 137 300	" " 169c	9 872 241	" " 169c	" " 169a*	" " 169c	" " 169c	" " 169c	30 799 139
14	Württembergische	8 261 460	1 090 152	1 881 575	619 643	973 094	—	1 779 695	174 700	10 258 452
	II. Privatbahnen									
	a) unter Staatsverwaltg.									
15	Aach.-Düss. (a. Aach.-Düssel.	1 070 256	1 218 070	1 089 319	401 137	1 468 226	1 499 120	1 414 486	100	2 712 861
	Ruhrorter (b. Ruhrort-Crf	737 689	973 566	1 011 926	100 759	1 933 171	2 901 043	82 420	—	2 802 751
16	Bergisch-Märkische	19 769 332	2 799 860	6 167 230	49 547	34 551 430	8 317 610	—	—	57 511 662
17	a. Löbau-Zittauer	1 952 514	in Kolonne 169c	315 520	in Kol. 169c	in Kol. 169a*	in Kol. 169c	in Kol. 169c	in Kol. 169c	2 334 589
	b. Zittau-Reichenberger	1 843 026		53 972	" " 169c	" " 169a*	" " 169c	" " 169c	" " 169c	2 017 324
18	a. Oberschlesische	6 245 256		5 891 027	392 192	11 102 602	" " 170c	12 901 016	268 003	17 542 834
	b. Breslau-Posen-Glogauer	1 684 389		1 904 008	529 429	—	—	1 837 069	1 514 763	1 836 895
19	Stargard-Posener	293 950		1 452 768	967 997	—	in Kol. 170c	1 408 350	106 412	330 526
20	Rhein-Nahe-E.	750 294	1 521 709	1 892 099	1 448 170	—	—	1 537 297	1 058 460	778 972
21	Wilhelms-Bahn	1 243 577	603 758	513 119	396 927	4 116 103	782 490	92 460	—	5 486 421
	b) in Privatverwaltung.									
22	Aachen-Mastrichter	648 958	500 798	1 399 612	154 238	933 830	—	1 408 500	—	1 682 621
23	Alberts-Bahn	132 919	299 752	152 198	—	6 251 727*	—	—	—	6 418 716
24	Altona-Kieler	1 761 639	in Kol. 169c	453 783	in Kol. 169c	in Kol. 169a	in Kol. 169c	in Kol. 169c	in Kol. 169c	2 620 419
25	Aussig-Teplitzer	511 852*	" " 169a	in Kol. 169a	—	8 417 532	" " 170a	" " 170a	—	9 303 463
26	Bayerische Ostbahnen	3 170 307	1 304 917	623 952	689 392	577 799	43 089	952 043	199 507	5 306 981
27	Berlin-Anhaltische	3 239 272	1 050 024	664 851	733 922	4 152 157	—	862 237	—	8 134 016
28	a. Berlin Hamburger	1 972 738	996 485	2 589 904	170 868	231 614	51 942	109 838	66 640	4 269 080
	b. Hamburg-Bergedorfer	—	4 334 582	—	—	—	73 487	—	—	—
29	Berlin-Potsdam-Magdebgr.	1 016 031	in Kol. 169c	2 616 151	in Kol. 169c	283 459	in Kol. 170c	1 752 971	in Kol. 170c	2 746 616
30	Berlin-Stettin. a. Stammbahn	2 479 398	1 350 735	2 399 310	33 548	75 017*	—	196 191*	—	2 899 165
	Berlin-Stettin. b. Hinterpommersche	659 223	581 250	638 656	—	20 424*	—	23 936*	—	708 352
	Berlin-Stettin. c. Vorpommersche	954 131	630 519	155 805	—	90 896*	—	57 071*	—	1 098 395
31	Böhmische Westbahn	in Kol. 168a	in Kol. 164b	in Kol. 168c	—	1 690 132	1 364 400	—	—	3 955 031
32	Breslau-Schweidnitz-Freib.	3 885 951	235 658	217 538	—	7 781 464	3 733 264	—	—	12 119 247

Güter-Verkehr.

wurden befördert:

171			172	173		174	
Haupt Güter				Außerdem Betriebs- dienst- und Baugüter			
b. im directen Verkehre aufgegeben nach Stationen fremder Bahnen.	c. Verkehre angekommen von fremden Bahnen.	d. im Durchgangs-Verkehre befördert.	Zusammen.	a. tarifirte.	b. frachtfrei beförderte	Benennung derjenigen Arten von Gütern, welche den Hauptverkehr auf der Bahn bildeten:	
Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.		
4 179 271	4 174 439	2 829 961	18 534 056	—	1 211 010	Abfälle, Holz, Eisen, Getreide, Sägewaaren, Kohlen u. Coaks, Wein ꝛc.	1
4 081 410	9 529 009	2 598 070	30 369 330	1306*	1 941 636	Getreide, Holz, Kohlen, Baumaterialien, Hopfen, Bier, Zucker ꝛc.	2
2 924 621	4 984 360	12 410 230	25 771 629	—	780 093	Kohlen u. Coaks, Getreide, Steine, Eisen (roh u. verarbeitet), Holz ꝛc.	3
3 828 699	6 799 112	11 386 285	41 127 113	—	—	Kohlen, Getreide, Eisen, Spiritus, Tabak, Baumwolle, Holz, Heringe ꝛc.	4
961 882	966 864	801 796	3 688 496	—	—	Manufakturwaaren aller Art, Getreide, Tabak (roh u. fabricirt), Wein ꝛc.	5
874 554	2 108 285	1 871 353	6 584 683	1719 900	856 458	Blei, Kolonial-, Eisen- u. Eisengußwaaren, Eisensteine, Getreide ꝛc.	6
2 142 628	812 577	224 537	7 154 795	—	17 663	Erze, Kohlen, Coaks, Eisen, Blei, Holz, Getreide, Bier, Wein ꝛc.	7
2 983 417 / 4 542 307*)	13 695 185	1 960 098	28 000 763	—	1 075 710	Steinkohlen, Getreide, Mehl ꝛc., Manufakturw., Wolle, Spiritus ꝛc.	8
1 937 061	1 979 439	369 344	12 642 873	193 265*	1 881 093	Kohlen, Droguen, Eisen, Eisenw., Getreide, Flachs, Holz, Heringe ꝛc.	9
24 081 290	5 878 886	339 776	47 808 097	131 241	1 613 873	Kohlen, Coaks, Erze, Roheisen, Steine u. Erden, verark. Eisen ꝛc.	10
1 554 500	3 382 562	4 107 763	11 477 965	351 981	838 265	Steinkohlen, Erze, grobe Eisenw., Holz, Getreide u. Consumtibilien ꝛc.	11
in Kol. 171c	5 511 367	in Kol. 171c	17 349 362	761 050*	—*	Baumwolle, Braun- u. Steinkohlen, Eisen u. Eisenwaaren, Erze ꝛc.	12
" " 171c	11 454 724	" " 171c	42 253 863	500 545*	—*	Steinkohlen, Coaks, Getreide, Holz, Steine, Mehl, Kalk, Manufakturw. ꝛc.	13
1 573 804	4 183 069	974 375	16 989 700	—*	—	Holz, Kohlen, Getreide, Wolle, Baumw., Eisen u. Eisenw., Leder ꝛc.	14
2 920 009	2 684 010	524 608	8 841 488	63 490	122 726	Kohlen, Mineralien u. Getreide	15a
3 974 701	1 247 939	124 913	8 150 304	25 701	273 796	Kohlen, Erze, Steine u. Getreide	" b
11 544 734	6 637 474	111 854	73 805 724	224 952	3 148 821	Steinkohlen, Coaks, Roh- u. Brucheisen, fabr. Eisen, Getreide, Holz ꝛc.	16
	451 485	in Kol. 171c	2 786 074	39 360	—	Braunkohlen, Farbehölzer, Flachs, Garne, Getreide, Kalk, Leinenw. ꝛc.	17a
	136 585	" " 171c	2 153 909	—	—	Braunkohlen, Dachschiefer, Flachs, Farbehölzer, Garne, Getreide ꝛc.	" b
	19 250 168	752 440	37 545 442	368 773	902 729*	Steinkohlen, Bau- u. Nutzholz, Getreide, Eisen (roh u. verarbeitet) ꝛc.	18a
	3 937 596	2 075 538	7 850 029	41 860	141 056*	Steinkohlen, Getreide, Kalk, Hülsenfrüchte, Holz, Flachs, Heringe ꝛc.	" b
	3 109 852	1 260 443	4 700 821	4331	113 610*	Steinkohlen, Getreide, Hülsenfrüchte, Heringe, Kalk, Spiritus ꝛc.	19
1 571 427	3 497 156	2 658 244	8 505 799	90 622	765 895	Kohlen, Coaks, Erze, Steine, Eisen (roh u. fabricirt), Getreide ꝛc.	20
1 486 298	725 035	468 849	8 166 603	—	197 082	Steinkohlen, landwirthschaftl. Produkte, Eisen, Zink, Spiritus ꝛc.	21
770 010	3 007 202	166 659	5 626 492	—	39 067	Kohlen, Blei, Kolonialwaaren, Droguen, Erden, Erze, Steine ꝛc.	22
337 733	173 746	—	6 930 195	1400	—	Kohlen u. Coaks, Papier, Lumpen, Getreide, Oelfrüchte, Steine ꝛc.	23
in Kol. 171c	957 093	in Kol. 171c	3 577 512	—	185 789	Kolonial- u. Manufakturw., Butter, Fleisch, Speck, Felle, Wein ꝛc.	24
" " 171a	in Kol. 171a	—	9 303 463*	242 897	—	Kohlen, Baumwolle, Bausteine, Ziegel, Cement, Chemikalien ꝛc.	25
1 728 095	1 958 130	1 216 753	10 209 959	—	791 906	Kohlen, Holz u. Getreide	26
1 515 622	2 158 818	1 124 628	12 933 084	—	404 432	Kohlen, Getreide, Wolle, baumwollene u. wollene Waaren, Zucker ꝛc.	27
2 670 658	3 564 402	547 604	11 051 744	—	652 389	Baumwolle, Droguen, Getreide, Häute, Kohlen, Kolonialwaaren ꝛc.	28a
7 827 378	—	—	7 827 378	—	—	. . . . .	" b
1 848 071	3 448 027	733 489	8 776 203	—	—	Kohlen, Schienen, Roggen, Zucker, Manufakturwaaren, Oele ꝛc.	29
1 511 461	2 742 502	35 962	7189 090	267 213	3 681 311	Getreide, Hülsenfrüchte, Heringe, Mühlenfabrikate, Spiritus ꝛc.	30a
631 070	706 808	—	2 046 230	49 379	649 944	Getreide, Holz, Spiritus, Hülsenfrüchte, Kartoffeln, Heringe, Berke ꝛc.	" b
682 328	271 200	—	2 051 923	208 391	13 419 171	Getreide, Hülsenfrüchte, Holz, Kohlen, Mühlenfabrikate, Oele, Ziegel ꝛc.	" c
1 848 806	280 424	—	6 084 261*	—	283 876	Steinkohlen, Eisen, Holz, Zucker, Glas, Steine, Getreide, Salz	31
4 169 931	330 014	—	16 619 192	—	779 239	Steinkohlen, Steine, Erden, Feld- u. Gartenerzeugnisse, Kolonialw. ꝛc.	32

in Kolonne 171c

II. Privatbahnen. (Forts.)	169				170				171
	(Forts.) II. Personen- und								
	(Forts.) A. Im Betriebsjahre 1864								
	Frachtgüter der ermäßigten Klasse (excl. Kohlen)				Kohlen und Coaks				Ueber-
	a. im Binnenverkehre aufgegeben (und angekommen).	b. im direkten Verkehre aufgegeben nach Stationen fremder Bahnen.	c. im direkten Verkehre angekommen von Stationen fremder Bahnen.	d. im Durchgangs-Verkehre befördert.	a. im Binnenverkehre aufgegeben (und angekommen).	b. im direkten Verkehre aufgegeben nach Stationen fremder Bahnen.	c. im direkten Verkehre angekommen von Stationen fremder Bahnen.	d. im Durchgangs-Verkehre befördert.	a. im Binnenverkehre aufgegeben u. angekommen (incl. Pfleggüter).
	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.
33 Brünn-Rossitzer	129 559*	100 448*	89 602	—	1 102 400	468 823	259	—	1 236 351
34 Busch-tehrader a. Kralup-Kladno	68 755	—	6215	—	5 304 015	3 039 859	—	—	5 417 340
b. Prag-Wejhybka									
c. Pferde-Bahn	116 317	—	—	—	2 014 821	—	—	—	2 164 914
35 Frankfurt-Hanauer	872 437	313 641	397 899	73 695	3740*	16 936*	57 072*	13 540*	1 026 437
36 Galizische Carl-Ludwig-B.	1 636 661*	4 315 825*	385 593*	—	38 852	100	26 309	—	1 819 272
37 Glückstadt-Elmshorner	173 370	213 960	107 545		in Kol. 169a	in Kol. 169b	in Kol. 169c	—	195 026
38 Graz-Köflacher	292 863*	—	—	—	2 462 587	—	—	—	2 994 270
39 Hessische Ludwigs-E.	2 340 782*	1 805 831	3 584 248	1 931 545	in Kol. 169a	in Kol. 169b	in Kol. 169c	in Kol. 169d	2 993 475
40 Homburger	in Kol. 170a	in Kol. 170c	in Kol. 170c	—	216 775	" " 170c	78 460	—	261 713
41 Kaiser Ferdinands Nordb.	8 199 379*	3 143 128*	8 478 924*	2515 467*	8 219 018	712 716	489 478	91 786	17 539 991
42 Kaiserin Elisabeth a. Lokom.-Bahn	4 171 464*	2 610 324*	1 075 378*	561 157*	804 036	—	179 413	—	7 747 425
b. Pferde-Bahn	197 712	—	—	—	8	—	—	—	988 562
43 Köln-Mindener (u. Gießener)	17 212 788	8 637 321	6 562 120	1 643 961	16 080 269	17 620 721	1 543 610	1 242 414	65 273 876
44 Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	778 556	519 370	1 271 227	3 312 380	in Kol. 169a	in Kol. 169b	in Kol. 169c	in Kol. 169d	900 812
45 Leipzig-Dresdener	3 731 597	16 96 770	1 989 086	978 278	707 648	597 713	613 210	815 179	5 158 550
46 Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth.)	—	—	—	—	122 468	—	—	—	122 468
47 Lübeck-Büchener	86 683	1 183 317	272 152	—	—	—	—	—	109 722
48 Lüttich-Mastrichter	406 230	634 393	256 500	215 820	—	—	—	—	545 401
49 Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	5 315 029	884 714	1 113 429	882 158	8 674 786	—	441 483	—	15 027 539
50 a. Magdeburg-Halberstädter	1 065 644	in Kol. 169c	5 518 719	in Kol. 169c	971 924	in Kol. 170c	4 473 116	in Kol. 170c	3 625 816
b. Magdebg.-Wittenbergesche	570 907	" " 169c	425 044	—	474 998	—	27 084	—	1 895 428
c. Cöthen-Bernburger	580 458	—	—	—	1 359 267	—	—	—	2 046 419
51 Mecklenburgische	645 986	934 786	142 210	8333	332 278	3382	12 012	—	1 196 213
52 Mohacs-Fünfkirchener	127 024	—	—	—	4 027 599	—	—	—	4 329 969
53 Neisse-Brieger	137 867	195 257	280 480	—	7192	—	889 926	—	151 267
54 Niederländische Rhein-E.	in Kol. 169a	1 019 408	499 595	—	in Kol. 169a	3340	3 283 082	—	1 996 488
55 Niederschlesische Zweigbahn	824 070	309 541	438 588	466 593	97 299	—	297 939	—	1 001 214
56 a. Oesterreichische nördliche	3 037 682	1 052 570	761 643	470 259	343 012	6719	8 603 562	909 600	5 525 592
b. Oesterreich. südöstliche	2 895 147	2 912 419	2 350 332	55 567	970 015	60 241	149 711	—	5 986 695
c. Wien-Neu-Szönyer	2 660 690	960 914	344 197	31 850	141 777	72 618	25 752	2445	3 206 930
57 Oppeln-Tarnowitzer	1 069 071	485 942	289 717	22 146	463 272	—	637 932	—	1 577 639
58 a. Pfälzische Ludwigsbahn	3 044 923	2 336 431	1 868 887	1 192 457	8 174 895	—	—	1 508 401	11 296 466
b. Pfälzische Maximiliansb.	836 953	143 714	437 961	694 061	1 093 365	—	—	2 743 300	1 967 309
59 Rheinische	5 805 333	2 947 701	2 378 732	1 998 906	3 750 750	87 400	1 277 201	631 506	10 001 791
60 a. Südbahn, Oesterreichische	12 803 584	1 822 720	923 280	i. K. 169b u. c	3 920 372	221 436	16 298	in K. 170b u. c	22 414 586
b. Nordtiroler	104 670	200 847	336 635	—	185 440	—	—	—	403 704
c. Venetianische u Südtirol.	3 922 660	in Kol. 169a	in Kol. 169a	—	357 453	in Kol. 170a	in Kol. 170a	—	3 206 855
61 Süd-Norddeutsche	1 414 893*	319 724*	709 580*	—	1 520 156	36 650	7610	—	3 175 342
62 Taunus-Bahn	232 035	in Kol. 169c	474 141	in Kol. 169c	168 671*	in Kol. 170c	672 073*	in Kol. 170c	515 064
63 Theiß-Bahn	1 831 099*	3 104 737*	778 155*	—	13 841	—	59 368	—	1 950 325
64 a. Thüringische	4 652 319	1 661 628	2 514 372	1 351 102	in Kol. 169a	in Kol. 169b	in Kol. 169c	in Kol. 169d	5 465 520
b. Werra-E.	1 322 088	365 431	575 357	301 027	" " 169a	" " 169b	" " 169c	" " 169d	1 533 544
65 a. Warschau-Wiener	4 121 880	1 363 230	260 452	—	2 214 203	—	—	—	6 517 810
b. Warschau-Bromberger	1 114 039	722 867	145 116	—	283 320	—	—	—	1 455 864

Güter-Verkehr.

wurden befördert:

171			172	173		174	
Haupt Güter				Außerdem Betriebs-dienst- und Baugüter			
b. im directen Verkehre aufgegeben nach Stationen fremder Bahnen.	c. angekommen von fremder Bahnen.	d. im Durchgangs-Verkehre befördert.	Zusammen.	a. tarifirte.	b. frachtfrei beförderte.	Benennung derjenigen Arten von Gütern, welche den Hauptverkehr auf der Bahn bildeten:	
Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.		
571 965	94 997	—	1 903 515*	—	4204	Kohlen u. Coaks, Eisen u. Eisenwaaren, Brennholz u. Zucker	33
3 059 871	43 489	—	8 520 700	30 150	96 032	Steinkohlen, Coaks, Bau- u. Grubenholz, Victualien, Eisen ꝛc.	34 a
—	—	—	2 164 914	254 780	58 729	Steinkohlen, Brennholz, Steine, Erze ꝛc.	— b c
515 841	613 176	103 152	2 258 606	—*	—*	Holz, Steine, Kohlen u. Coaks, Getreide u. Hülsenfrüchte, Eisen ꝛc.	35
4 458 062	675 511	—	6 952 845*	—	630 088	Getreide ꝛc., Salz, Vieh, geistige Getränke, Bergöl, Holz, Eisen ꝛc.	36
306 494	181 531	—	683 051	—	100 974	Zucker, Syrup, Baumwolle, Manufakturwaaren, Maschinen ꝛc.	37
—	—	—	2 994 270*	—	254 789	Braunkohlen, Eisen, Eisenerze u. Holz	38
2 806 732	4 508 523	2 820 411	13 129 141	in Kol. 169	—	Steinkohlen, Coaks, Erze, Eisen, Steine, Holz, Wein, Leder, Glas ꝛc.	39
in Kol. 171c	80 531	—	342 244	—	30 065	Steinkohlen u. Baumaterialien	40
4 991 044	10 161 975	3 221 026	35 914 036*	—	2 980 388	Kohlen, Körnerfrüchte, Holz, Vieh, Getränke, Eisen u. Eisenw. ꝛc.	41
2 620 293	1 273 286	561 157	12 202 161*	—	2 215 966	Abfälle, Baumwolle u. Waaren daraus, chemische Produkte, Eisen ꝛc.	42 a
—	—		988 562	—	101 419	Eisen u. Eisenw., chemische Produkte, Getränke, Getreide, Gyps ꝛc.	— b
27 673 304	12 167 068	3 250 662	108 364 910	2 124 240	—	Kohlen, Erze, Roheisen, Steine u. Erden, Getreide u. Hülsenfrüchte ꝛc.	43
657 310	1 391 170	4 328 190	7 277 482	—*	—	Kohlen u. Coaks, Eisen u. Eisenw., Getreide u. Hülsenfrüchte ꝛc.	44
3 186 932	3 590 212	2 232 578	14 168 272	—	—	Kohlen, Manufakturwaaren, Eisen u. Eisenwaaren	45
—	—	—	122 468	—	5400	Kohlen u. Coaks	46
1 531 892	957 583	—	2 599 197	—	—	Rohprodukte u. Handelsgüter	47
683 839	319 335	249 062	1 797 637	—	—	Kohlen, Bauholz, Getreide, Eisen, Metalle, Obst, Steine, Kalk ꝛc.	48
1 421 943	2 153 125	1 385 411	19 988 018	—	—	Kohlen, Salz, Bodenerzeugnisse, Zucker, Eisen u. Eisenw., Steine ꝛc.	49
2 262 047	4 205 712	7 670 999	17 764 569	—	—	Kohlen, Eisen u. Stahl, Holz, Spiritus, Zucker, Syrup, Steine ꝛc.	50 a
597 663	645 736	—	3 138 827	—	24 048	Getreide, Hülsenfrüchte, Oel, Spiritus, Wolle u. Garne daraus ꝛc.	— b
—	—	—	2 046 419	—	—	Getreide, Kohlen, Steine, Zucker	— c
1 104 449	456 744	13 623	2 771 029	—	169 339	Getreide u. Hülsenfrüchte, Kohlen, Holz, Rohprodukte u. Handelsgüter	51
—	—	—	4 329 969	—	87 877	Kohlen u. Coaks, Getreide, Wein, Salz, Mehl, Holz, Eisen ꝛc.	52
224 275	1 200 890	—	1 576 432	—	34 336	Kohlen, Kalk, Getreide u. Hülsenfrüchte, Mühlenfabrikate ꝛc.	53
1 373 069	3 984 210	—	7 353 767	395 469	—	Getreide, Holz, Kaffe, Mehl, Oel, Steinkohlen u. Eisen	54
362 710	824 939	518 637	2 707 500	—	86 104	Getreide	55
2 575 018	10 924 910	2 127 412	21 152 932	165 952	1 255 733	Kohlen, Zucker, Spiritus, Getreide, Mehl, Manufakturwaaren ꝛc.	56 a
5 922 821	4 879 038	635 248	17 423 802	256 807	1 612 015	Brennholz, Kohlen, Wein, Getreide, Raps, Mehl, Salz, Wolle ꝛc.	— b
1 158 190	414 861	38 388	4 818 369	3506	150 967	Holz, Kohlen, Zucker, Getreide, Hülsenfrüchte, Mehl, Steine ꝛc.	— c
506 074	991 633	56 365	3 131 711	45 786	—	Kohlen, Roheisen, Hölzer, fabricirtes Eisen, Wolle, Oel, Spiritus ꝛc.	57
2 588 921	2 078 106	5 893 990	21 857 483	—	—	Kohlen u. Coaks, Erze, Roheisen, Schienen, Holz u. Bretter ꝛc.	58 a
168 820	480 394	3 554 290	6 170 813	—	—	Kohlen u. Coaks, Erze, Roheisen, Schienen, Holz u. Bretter ꝛc.	— b
3 674 437	7 272 993	2 984 038	23 933 259	121 067	337 276	Abfälle, Baumwolle, Blei, Kohlen u. Coaks, Eisen, Erze, Getreide ꝛc.	59
2 974 240	1 324 173	in Kol. 171b u. c	26 712 999	—	9 996 923	Getreide Hölzer, Kohlen, Eisen, Wein, Spiritus, Mahlprodukte ꝛc.	60 a
333 863	648 567	—	1 386 134	—	64 131	Getreide, Brennholz, Bretter, Kohlen, Eisen u. Eisenw., Salz ꝛc.	— b
1 752 249	1 763 698	—	6 722 802	—	439 653	Getreide, Mahlprodukte, Kolonialwaaren, Oele, Kohlen u. Coaks ꝛc.	— c
644 912	966 082	—	4 786 336*	—	506 440	Kohlen, Baumaterialien, Maschinen, Getreide, Garne, Baumwolle ꝛc.	61
in Kol. 171c	1 322 439	in Kol. 171c	1 837 503	—	—	Kolonialwaaren, Wein, Feldfrüchte, Kohlen, Erze, Eisen ꝛc.	62
3 295 672	1 091 683	—	6 337 680*	—	497 939	Weizen, Vieh, Oelsaat, Salz, Wein, Wolle, Tabak, Eisen ꝛc.	63
2 383 252	3 088 992	1 968 227	12 905 991	60 157	250 219	Braunkohlen, Holz, Salz, Getreide, Mühlenfabrikate, Eisen u. Eisenw.	64 a
606 272	808 474	437 816	3 386 106	—	—	Holz, Kohlen, Steine u. Vieh	— b
1 394 478	397 206	—	8 309 494	675 556	in Kol. 173a	Kohlen, Holz, Getreide, Steine, Eisen, Zucker, Mehl, Spiritus ꝛc.	56a
763 775	128 550	—	2 348 189	121 807	" " 173a	Getreide, Zucker, Bauholz, Heringe, Zuckerrüben, Bier, Steine ꝛc.	— b

		175			176		177		178		
									(Forts.) **II. Personen- und**		
		(Forts.) A. Im Betriebsjahre 1864 wurden befördert:									
		Fahrzeuge aller Art.			Thiere.		Gewicht		a.	b.	c.
	I. Staatsbahnen.	a. Equipagen. Anz.	b. Eisenbahn-Fahrzeuge (Lokomotiven, Tender u. Wagen). Anz.	c. Sonstige Fahrzeuge (Möbelwagen, Schlitten, Feuerspritzen u. s. w.). Anz.	a. Pferde (Luxus-, Koppel- 2c.) Stück.	b. Rindvieh, Schweine u. sonstige Thiere. Stück.	a. der in Kol. 176a u. b. aufgeführten Thiere. Z.-Ctr.	b. der außerdem beförderten Thiere. Z.-Ctr.	Sämmtliche Personen in der I. Klasse Meilen.	II. Klasse Meilen.	III. Klasse Meilen.
									haben zurückgelegt		
1	Badische	323	in Kol. 166, 168—170	in Kol. 166, 168—170	4603	241 981	777 514	4050*	762 303	4 749 829	14 263 026
2	Bayerische (u. gepcht. Zwgb.)	766	in Kol. 175a	in Kol. 175a	9982	294 535	..	—	763 764	10 180 541	18 772 445
3	Braunschweigische	267	93	81	6738	207 948	291 495	857*	133 895	1 489 826	3 301 250
4	Hannoversche	839	in Kol. 175a	in Kol. 175a	8506*	8933*	—	1150	536 480	4 969 477	10 098 238
5	Main-Neckar	132	137	12*	1808	28 338	—*	—*	—	—	—
6	Main-Weser	78	347*	219	257	1410	4070	201 850*	225 806	2 187 296	3 283 375
7	Nassauische	25	192	—	259	16 322	30 295	—	141 789	957 968	2 077 247
8	Preuß. Niederschles.-Märk.	1975	437	—	18 936	594 705	566 606	in Kol. 177a	400 811	3 547 164	4 873 570
9	" Ostbahn	518	530	178*	17 204	835 122	967 678	—	786 618	5 483 026	6 198 311
10	" Saarbrücker(u.Trier)	91	—	—	4987	125 324	147 866	1003	37 947	363 755	1 448 171
11	" Westfälische	138	60	110	3097	25 508	140 843	671	28 177	392 183	1 344 875
12	Sächsische östliche	3	154	972	4460	1597	—*	287 380	89 139	1 549 979	4 482 932
13	Sächsische westliche	4	41	468*	2473*	3133	—*	351 393	118 168	2 561 395	7 072 520
14	Württembergische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	II. Privatbahnen										
	a) unter Staatsverwaltg.										
15	Aach-Düss. a. Aach.-Düsseld.	60	3	—	5369	182 043	265 479	..	44 191	571 966	849 191
	Ruhrorter b Ruhrort-Cref.	32	3	—	1054	34 797	70 843	—	8678	196 577	386 482
16	Bergisch-Märkische	10	—	321	542	74 906	335 775	—	63 675	1 303 763	3 193 003
17	a. Löbau-Zittauer	—	1	362	2107	258	—*	27 378	1336	83 315	413 725
	b. Zittau-Reichenberger	—	—	344	2101	294	—*	29 404	613	55 115	271 390
18	a. Oberschlesische	187	—*	881*	8404*	32 017	75 460	403	82 311	1 203 526	1 926 571
	b. Breslau-Posen-Glogauer	121	—*	16*	2347*	162 893	137 182	366	34 989	557 248	1 754 464
19	Stargard-Posener	133	—*	—	5332	339 698	251 771	326	22 738	375 856	955 615
20	Rhein-Nahe-E.	57	241	—	2757	133 312	180 086	736	80 914	450 701	1 147 567
21	Wilhelms-Bahn	932	18	—	5637	18 943	54 053	—	12 364	182 592	318 620
	b) in Privatverwaltung.										
22	Aachen-Mastrichter	10	—	—	4036	173 297	255 703	—	61 682	264 897	686 877
23	Albertsbahn	—	—	17	14*	126*	—*	12,6	2189	106 255	386 842
24	Altona-Kieler	198	—	—	4904	78 470	323 741	—	34 840	608 505	2 731 524
25	Aussig-Teplitzer	—*	—	—	—	—*	—*	—	—	—	—
26	Bayerische Ostbahnen	395	—	—	2484	191 534	—*	—	97 974	1 874 196	7 591 104
27	Berlin-Anhaltische	131	17	11	4367	141 867	379 322	—	199 011	2 433 748	4 815 425
28	a. Berlin-Hamburger	440	180	3053	31 616	448 563*	923 258	—	191 361	2 498 742	3 074 062
	b. Hamburg-Bergedorfer	149	—	—	14 095	318 563	—	—	14 647	261 423	452 635
29	Berlin-Potsdam-Magdebrg.	151	—	—	4023	82 815	152 922	—	230 291	2 098 328	4 302 251
30	Berlin-Stettiner a. Stammbahn	366	10	—	5022	365 920	544 671	—	49 218	1 071 264	2 822 992
	b. Hinterpommer.	78	—	—	1477	125 260	158 207	—	7315	268 528	709 383
	c. Vorpommersche	177	1	—	2164	91 937	122 283	—	21 010	468 398	1 319 089
31	Böhmische Westbahn	105*	—	—*	170*	34 979	46 850	1009	43 330	391 701	1 746 423
32	Breslau-Schweidnitz-Freib.	115	—	125*	1167	32 335	72 351	167	35 883	569 087	1 830 535

Güter-Verkehr.

B. Durchschnitts-Verhältnisse.

178		179	180						181	
d.	e.		a.	b.	c.	d.	e.	f.		
Sämmtliche Personen in der IV. Klasse haben zurückgelegt	zu ermäßigten Fahrpreisen (Militairs ꝛc.) haben zurückgelegt	Zusammen.	Sämmtliche Eilgüter haben zurückgelegt	Sämmtliche Postgüter haben zurückgelegt	Sämmtliche Frachtgüter der Normalklasse (u. sperrige) haben zurückgelegt	Sämmtliche Frachtgüter der ermäßigten Klasse (excl. Kohlen) haben zurückgelegt	Sämmtliche Kohlen und Coaks haben zurückgelegt	Sämmtliche Betriebsdienst- und Baugüter haben zurückgelegt	Zusammen.	
Meilen.	Meilen.	Personenmeilen.	Meilen.		Meilen.		Meilen.		Centnermeilen.	
—	476 442	20 251 600	4 281 942	1 056 753	26 954 273	35 020 953	121 393 115*	14 095 510	202 802 546	1
—	408 735	30 125 485	—	—	—	—	—	—	377 164 338	2
—	352 663	5 277 634	2 043 593	—	30 770 071	178 009 538	in Kol. 180d	2 694 478	213 517 680	3
—	—*	15 604 195	—	—	—	—	—	—	523 936 018*	4
—	—	4 263 324	—	—	—	—	—	—	27 570 070	5
—	276 369	5 972 846	2 168 670	—*	22 354 163	73 750 900	2 403 402	17 643 843	118 320 978	6
—	121 196	3 298 200	187 609	—	3 199 387	55 885 193	6 254 291	120 672	65 647 152	7
7 917 960	3 444 856	20 184 361	4 377 364	143 519	72 000 211	256 244 225	376 698 486	26 343 520	735 807 325	8
7 294 657	2 104 152	21 866 764	4 117 263	2012	65 263 497	165 562 487	6 791 503	45 086 183	286 822 945	9
667 308	165 675	2 682 856	185 228	—	1 454 717	58 985 860	108 959 240	3 344 501	172 929 546	10
1 480 548	169 641	3 415 424	744 639	34 800	10 493 558	42 796 222	43 360 743	4 048 888	101 478 850	11
—	370 761	6 492 811	1 219 876	—*	33 477 448	78 645 648	in Kol. 180d	384 699	113 727 671	12
—	484 567	10 236 650	3 566 684	—*	47 190 944	382 535 497	" " 180d	955 615	434 248 740	13
—	—	15 260 629	—	—	—	—	—	—	211 180 971	14
1 258 045	10 151	2 733 544	633 945	222 565	2 808 732	22 183 566	13 477 613	803 472	40 159 893	15a
503 935	9010	1 104 682	255 158	76 613	1 132 898	11 566 381	17 956 093	594 366	31 581 509	- b
4 229 196	136 632	8 926 269	2 075 212	427 241	25 095 749	183 169 319	201 013 385	14 850 763	426 631 669	16
—	63 721	562 097	100 702	—	1 804 047	8 997 574	in Kol. 180d	9729	10 912 052	17a
—	43 526	370 644	51 881	—	837 617	6 169 129	" " 180d	—	7 058 627	- b
2 284 702	740 018	6 237 128	425 518	—	11 249 946	156 897 976	408 196 372	1 829 121*	578 598 933	18a
841 887	466 617	3 655 205	299 864	—	5 850 193	56 234 384	65 682 842	520 946*	128 588 229	- b
754 718	410 852	2 519 779	280 107	—	5 462 813	33 383 921	22 761 768	75 850*	61 964 459	19
292 661	234 843	2 206 686	395 172	64 751	2 671 307	51 811 274	38 392 936	3 436 400	96 771 840	20
595 554	239 117	1 348 247	54 949	—	2 619 189	17 415 094	46 430 765	1 304 928	67 824 925	21
—	128 110	1 141 566	308 409	324	1 743 528	11 481 824	2 452 068	125 368	16 111 521	22
212 255	10 353	717 894	9862	20 476	139 249	1 106 525	644 4497	1400	7 722 009	23
—	—*	3 374 869	826 618*	—	13 949 257*	21 303 001	in Kol. 180d	1 463 494	37 542 370	24
—	—	392 966	—	—	—	—	—	—	—	25
—	358 704	9 921 978	1 819 020	—	44 155 800	143 439 660	in Kol. 180d		189 414 480	26
—	877 417	8 325 601	2 925 824	262 302	37 321 342	73 719 827	39 383 731	5 020 651	158 633 677	27
2 361 234	6 413 592	14 538 991	4 088 000	—	98 202 427	91 490 267	2 151 968	7 674 957	203 607 619	28a
158 834	—	887 539	339 592	—	6 813 764	9 059 276	153 588	—	16 359 220	- b
676 723	721 339	8 028 932	2 583 218	—	54 563 488	58 152 935	28 970 963	—	144 270 601	29
2 155 336	531 855	6 630 665	818 360	231 942	6 610 518	61 821 358	1 681 599	8 217 006	79 410 783	30a
692 863	207 298	1 885 387	121 031	73 726	1 419 664	18 687 447	508 005	945 856	21 755 729	- b
1 187 568	544 959	3 541 024	398 984	91 376	1 589 063	13 802 963	1 671 250	14 746 007	32 299 643	- c
—	144 387	2 325 841	123 185	—	34 279 736	in Kol. 180c	33 486 400	1 552 869	69 442 190	31
1 309 201	978 977	4 723 683	273 955	—	6 003 749	28 396 211	91 762 918	3 707 793	130 144 626	32

	II. Privatbahnen. (Forts.)	175	176	177	178
		(Forts.) II. Personen- und			
		(Forts.) A. Im Betriebsjahre 1864 wurden befördert:			
		Fahrzeuge aller Art.	Thiere.	Gewicht	a. b. c. Sämmtliche Personen in der
		a. Equipagen. Anz.	b. Eisenbahn-Fahrzeuge (Lokomotiven, Tender u. Wagen). Anz	c. Sonstige Fahrzeuge (Mehlwagen, Schlitten, Heuschreizen u. s. w.). Anz.	a. Pferde (Luxus-, Koppel- ꝛc.) Stück.	b. Rindvieh, Schweine u. sonstige Thiere. Stück.	a. der in Kol. 176a u. b. aufgeführten Thiere. Z.-Ctr.	b. der außerdem beförderten Thiere. Z.-Ctr.	I. Klasse Meilen.	II. Klasse Meilen.	III. Klasse Meilen.
									haben zurückgelegt		
33	Brünn-Rossitzer	4	—	—	—	1387	4136	—	971	16 252	81 281
34	Buschtêh-rader a. Kralup-Kladno	—	—	—	16	1100	2070	—	726	13 719	75 124
	b. Prag-Wejhybka										
	c Pferde-Bahn	—	—	—	—	33	60	—	5269	42 541	108 468
35	Frankfurt-Hanauer	46	20	—	540	19 131	—	—	28 322	423 077	963 201
36	Galizische Carl-Ludwig-B.	280	2	10	2278	522 970	1 120 016	1732	81 686	815 325	2 319 809
37	Glückstadt-Elmshorner	22	—	—	112	5899	18 146	—	940	42 794	334 143
38	Graz-Köflacher	7	—	11	21	95	1492	—	607	23 757	229 537
39	Hessische Ludwigs-E.	185	—	—	3427	84 013	—	—	267 648	2 095 191	3 976 039
40	Homburger	—	—	—	—	—	—	—	79 023	346 719	565 041
41	Kaiser Ferdinands Nordb.	2249*	151	—	15 554*	1 238 559*	2 607 239	4755	519 775	3 440 891	8 724 763
42	Kaiserin Elisabeth a. Lokom.-Bahn	575*	17	in Kol. 175a	4102*	282 727	508 697	—	431 862	2 312 423	4 100 059
	b. Pferde-Bahn	204	—	" " 175a	—	—	—	—	—	20 019	101 210
43	Köln-Mindener (u. Gießener)	213	934	866	14 344	308 349	519 026	615	581 002	4 087 350	3 806 520
44	Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	54	110	359	in Kol. 176b	3140*	—	—	—	—	—
45	Leipzig-Dresdener	214	136	14	2619	98 132	188 854	—	143 142	1 829 633	4 848 209
46	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	—	—	—	—	2786	—	—	4002	146 390	555 369
47	Lübeck-Büchener	67	—	—	1355	20 024	—	—	12 025	249 561	474 073
48	Lüttich-Mastrichter	5	—	—	169	1475	—	—	46 468	142 254	658 770
49	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	256	51	—	7633	975 28	318 502	436	54 990	1 073 105	3 557 321
50	a. Magdeburg-Halberstädter	207	—	—	5017	96 361	221 141	—	60 179	804 690	2 150 160
	b. Magdebg.-Wittenbergesche	529	—	—	3371	47 655	122 084	—	11 502	352 209	846 392
	c. Cöthen-Bernburger	8	—	—	91	8915	15 970	—	1045	40 621	170 419
51	Mecklenburgische	197	—	—	2867	78 096	146 098	—	24 918	635 787	1 123 094
52	Mohacs-Fünfkirchener	16	—	—	7	769	2170	47	2929	71 346	124 275
53	Neisse-Brieger	14	—	25	549	6062	12 499	68	4776	67 930	150 502
54	Niederländische Rhein-E.	172	103	10	2430	153 959	746 795	8	864 595	1 760 864	2 894 063
55	Niederschlesische Zweigbahn	102	—	—	535	57 051	54 091	—	5148	108 626	300 543
56	a. Oesterreichische nördliche	652*	71	—*	2840*	190 656	336 786	4368	354 869	2 234 319	5 376 325
	b. Oesterreich. südöstliche	816*	—	—*	4544*	453 925	1 253 916	9421	572 457	3 154 385	4 549 244
	c. Wien-Neu-Szönyer	150*	—	—*	1901*	80 480	247 148	5360	31 284	261 982	849 408
57	Oppeln-Tarnowitzer	16	—	—	147	11 869	17 408	—	3103	30 250	95 880
58	a. Pfälzische Ludwigsbahn	78	—	—	3107	99 314	—	—	32 695	957 645	2 330 867
	b. Pfälzische Maximiliansb.	23	—	—	100	22 206	—	—	12 606	245 598	591 410
59	Rheinische	331	87	—	3861	38 889	226 477	873	1 965 610	5 024 081	7 385 095
60	a. Südbahn, Oesterreichische	2602	in Kol. 175a	in Kol. 175a	10 976	305 179	—	—	1 241 794	4 548 814	10 720 170
	b. Nordtiroler	54	—	—	110	3908	17 238	42	14 577	135 225	597 636
	c. Venetianische u. Südtirol.	1873	—	—	3142	52 641	—	—	519 193	2 730 826	5 089 810
61	Süd-Norddeutsche	571	—	—	1704	36 391	77 478	—	15 684	232 498	1 186 215
62	Taunus-Bahn	22	—	—	150	4288	—	—	130 374	916 730	1 647 819
63	Theiß-Bahn	17	—	371	1467	228 180	494 981	1244	106 426	1 145 269	2 340 624
64	a. Thüringische	411	84	32	10 676	56 169	320 760	—	167 357	2 383 533	4 893 395
	b. Werra-E.	328	—	—	3462	22 594	121 534	—	16 323	394 185	1 240 447
65	a. Warschau-Wiener	416	—	312	1737	11 233	—	—	108 244	878 425	1 225 422
	b Warschau-Bromberger	191	—	110	1751	1047	—	—	38 490	266 187	298 063

178	179	180						181	

Güter-Verkehr.

B. Durchschnitts-Verhältnisse.

d. Sämmtliche in der IV. Klasse haben zurückgelegt Meilen.	e. Personen zu ermäßigten Fahrpreisen (Militairs ꝛc.) haben zurückgelegt Meilen.	Zusammen Personenmeilen.	a. Sämmtliche Eilgüter haben zurückgelegt Meilen.	b. Sämmtliche Postgüter haben zurückgelegt Meilen.	c. Sämmtliche Frachtgüter der Normalklasse (u. sperrige) haben zurückgelegt Meilen.	d. Sämmtliche Frachtgüter der ermäßigten Klasse (excl. Kohlen) haben zurückgelegt Meilen.	e. Sämmtliche Kohlen und Coals haben zurückgelegt Meilen.	f. Sämmtliche Betriebsdienst- und Baugüter haben zurückgelegt Meilen.	Zusammen Centnermeilen.	
—	14 928	113 438	—	—	35 296	894 795	5 264 102	12 589	6 206 781	33
—	—	89 569	1835	316	180 190	188 669	21 415 306	308 921	22 093 237	34a
63 968	—	220 246	1266	—	147 400	517 471	8 331 841	761 254	9 759 232	-bc
—	5674	1 420 274	198 958	87 248	2 052 415	7 315 441	in Kol. 180d	—	9 654 062	35
—	1 005 134	4 221 954	376 606	—	in Kol. 180d	175 927 376	" " 180d	—	176 303 982	36
—	—*	377 877	40 075	—	529 708	1 433 515	" " 180d	246 763	2 250 061	37
—	3522	237 423	2892	—	719 375	1 200 738	12 633 066	—	14 556 071	38
—	192 447	6 531 325	1 637 211	—	25 562 991	69 859 196	in Kol. 180d	in Kol. 180d	97 059 398	39
—	990	991 773	18 136	12 815	77 036	172 397	561 784	75 162	917 330	40
—	6 194 129	18 879 558	2 627 221	—	70 181 669	109 553 900	229 333 211	47 486 208	759 182 200	41
—	2 256 946	9 101 290	2 543 690	—	in Kol. 180d	257 117 082	9 772 168	30 316 463	299 749 403	42a
—	18 183	139 412	10 629	—	15 778 125	in Kol. 180c	136	886 449	16 675 339	-b
7 965 497	1 711 873	18 152 242	5 975 524	—	61 876 895	328 235 721	577 273 500	22 009 570	995 371 210	43
—	—	2 020 063	1 179 299	—	13 879 053	66 511 223	in Kol. 180d	—	81 569 575	44
—	273 148	7 094 132	2 180 017	716 500	27 208 000	66 464 706	18 513 200	—	115 082 423	45
—	—	705 761	—	—	—	—	97 974	4320	102 294	46
—	—*	735 659	—	—	—	—	—	—	16 065 339	47
—	3966	851 458	45 778	—	760 854	3 522 181	—	—	4 328 813	48
—	236 067	4 921 486	2 342 222	152 390	28 020 144	65 805 646	26 378 379	—	122 698 781	49
—	289 245	3 301 274	1 068 944	—	26 412 414	34 466 004	24 874 374	—	86 821 736	50a
—	260 857	1 470 960	1 067 267	43 657	20 157 296	8 711 075	1 472 210	448 231	31 892 736	-b
—	9573	221 658	21 890	—	262 618	1 331 403	3 114 464	—	4 730 375	-c
—	87 090	1 870 889	364 701	—*	6 408 768	16 353 469	in Kol. 180d	831 561	23 958 499	51
—	46 134	244 684	8652	—	1 060 227	920 922	32 108 239	314 181	34 412 221	52
285 144	106 016	614 368	33 807	—*	352 725	3 294 318	4 666 720	189 615	8 537 185	53
—	1 396 961	6 916 483	3 015 438	—	24 152 020	25 622 933	49 186 189	3 347 149	105 323 729	54
318 391	143 408	876 116	179 238	4756	1 704 238	13 223 787	1 976 190	317 693	17 405 902	55
—	3 784 131	11 749 644	2 131 229	—	106 406 172	113 554 053	102 669 763	22 872 451	347 636 668	56a
—	3 124 778	11 400 864	1 517 158	—	54 766 098	346 932 391	37 825 014	59 491 488	500 532 149	-b
—	279 162	1 421 836	722 755	—	6 268 252	50 378 085	2 136 065	1 320 604	60 825 761	-c
173 062	19 432	321 727	15 074	4230	809 226	12 059 043	5 305 451	509 008	18 702 032*	57
—	—	3 321 207	598 424	—	3 428 566	54 979 508	128 354 955	—	187 361 453	58a
—	—	849 614	133 585	—	1 012 892	10 960 587	18 147 425	—	30 254 489	-b
467 018	849 912	15 694 716	3 113 590	1 156 002	19 030 163	111 638 600	38 191 726	3 810 603	176 940 684	59
—	12 557 446	29 068 524	5 959 776	—	197 163 589	562 500 722	in Kol. 180d	—	765 624 087	60a
—	140 375	887 813	71 356	—	2 713 334	6 197 914	1 298 080	294 091	10 574 775	-b
—	4 409 687	12 749 546	1 878 116	—	in Kol. 180d	74 315 590	in Kol. 180d	11 228 492	87 422 198	-c
—	358 629	1 793 026	163 982	—	6 966 532	22 344 040	14 301 480	—	43 776 034	61
—	—	2 694 953	—	—	—	—	—	—	7 742 253	62
—	1 817 491	5 409 810	331 241	—	10 293 643	88 834 298	2 024 187	7 767 390	109 253 759	63
—	477 212	7 921 497	3 303 831	158 966	35 901 998	110 311 341	in Kol. 180d	2 683 581	152 359 720	64a
—	175 382	1 826 337	534 483	—	9 818 777	24 385 321	" " 180d	—	34 738 581	-b
2 692 215	2 376 807	7 281 113	190 330	—	6 668 942	68 742 354	80 154 137	9 353 797	165 109 560	65a
576 173	758 286	1 937 199	46 015	—	2 352 509	13 212 726	4 069 966	—	19 681 216	-b

I. Staatsbahnen.	182					183	184						185
	(Forts.) II. Personen- und												
	(Forts.) B. Durchschnitts-												
	Durchschnittlich haben durchfahren:												
	a. jede Person in der I. Klasse	b. jede Person in der II. Klasse	c. jede Person in der III. Klasse	d. jede Person in der IV. Klasse	e. jeder Militair ꝛc.	jede Person (ohne Unterschied der Klasse)	a. Eilgut	b. Postgut	c. jeder Frachtgut d. Normalklasse (und sperrigen)	d. Zoll-Centner Frachtgut d. ermäßigsten Klasse (und Kohlen)	e. Zoll-Centner Kohlen und Coaks	f. Zoll-Centner Betriebsdienst- und Baugut	jeder Zoll-Centner Gut überhaupt
	Meilen.		Meilen.		Meilen.		Meilen.		Meilen.		Meilen.		Meilen.
1 Badische	9,06	5,29	2,94	—	11,65	3,43	11,41	15,88	11,46	10,49	9,71 *	11,64	10,22*
2 Bayerische (u. gep. Zweigb.)	18,75	10,55	4,40	—	16,79	5,69	—	—	—	—	—	—	19,0
3 Braunschweigische	8,94	6,03	3,75	—	10,49	4,49	9,09	—	9,23	8,01	in Kol. 184d	3,46	8,04
4 Hannoversche	9,91	9,60	5,42	—	—	6,41	—	—	—	—	—	—	12,62
5 Main-Neckar	—	—	—	—	—	3,75	—	—	—	—	—	—	7,47
6 Main-Weser	16,83	13,29	5,17	—	11,76	7,14	18,15	—*	19,98	15,29	5,00	3,16	15,09*
7 Nassauische	4,21	3,47	2,41	—	4,77	2,76	5,34	—	6,35	9,74	7,12	6,83	9,13
8 Preuß. Niederschles.-Märk.	17,18	14,85	8,37	7,68	23,89	10,00	18,67	15,79	21,48	18,24	34,55	24,69	25,31
9 „ Ostbahn	43,91	18,02	9,56	8,16	18,88	11,07	39,46	6,53	30,90	18,17	5,17	21,74	19,89
10 „ Saarbrücker (u. Trier)	4,46	3,31	2,26	2,41	8,82	2,53	4,09	—	5,52	6,29	2,46	1,91	3,49
11 „ Westfälische	6,47	6,44	4,49	4,33	8,36	4,94	10,50	6,00	9,40	7,50	9,47	3,40	7,36
12 Sächsische östliche	6,72	5,06	3,51	—	5,55	3,90	9,14	—*	9,57	5,73	in Kol. 184d	0,51	6,25
13 Sächsische westliche	9,83	6,67	3,90	—	11,88	4,53	11,98	—*	9,54	10,34	„ „ 184d	1,91	10,16
14 Württembergische	—	—	—	—	—	3,25	—	—	—	—	—	—	12,43
II. Privatbahnen													
a) unter Staatsverwaltg.													
15 Aach.-Düss. a. Aach.-Düsseld.	3,99	2,76	2,20	2,42	3,20	2,43	6,56	4,05	5,35	5,87	3,07	4,31	4,42
Ruhrorter b. Ruhrort-Cref.	2,50	2,10	1,92	2,00	3,20	2,00	3,56	2,55	3,71	4,10	3,65	1,99	3,74
16 Bergisch-Märkische	3,58	2,63	2,27	2,34	4,62	2,38	7,52	4,05	6,65	6,37	4,69	4,40	5,39
17 a. Löbau-Zittauer	4,18	3,20	2,46	—	4,28	2,69	4,23	—	3,65	3,97	in Kol. 184d	0,25	3,96
b. Zittau-Reichenberger	3,11	2,52	2,07	—	3,56	2,25	3,37	—	3,47	3,25	„ „ 184d	—	3,28
18 a. Oberschlesische	11,22	7,74	5,56	4,82	11,99	5,97	13,17	—	15,84	12,52	16,82	4,96	15,26
b. Breslau-Posen-Glogauer	10,50	9,35	6,88	6,46	11,82	7,49	13,01	—	16,37	13,65	19,59	12,45	16,29
19 Stargard-Posener	9,27	8,91	8,23	6,33	11,62	7,99	11,80	—	12,20	12,30	15,03	17,51	13,17
20 Rhein-Nahe-E.	4,39	4,51	2,82	2,47	14,23	3,34	8,50	8,20	10,96	9,23	14,75	4,01	10,34
21 Wilhelms-Bahn	5,27	4,47	3,47	3,09	7,33	3,74	6,66	—	6,00	6,21	9,30	6,72	8,11
b) in Privatverwaltung.													
22 Aachen-Mastrichter	3,83	3,07	2,49	—	3,55	2,75	3,36	4,50	3,57	4,25	1,05	3,21	2,84
23 Albertsbahn	1,89	1,65	1,48	1,21	1,73	1,41	1,89	1,88	1,79	1,89	1,03	1,0	1,12
24 Altona-Kieler	12,04	8,77	5,33	—	—	5,77	10,33*	—	10,88*	9,62	in Kol. 184d	7,88	9,98
25 Aussig-Teplitzer	—	—	—	—	—	2,51	—	—	—	—	—	—	—
26 Bayerische Ostbahnen	12,94	8,48	4,46	—	9,76	5,06	16,32	—	19,74	—	18,24	—	18,53
27 Berlin-Anhaltische	18,44	13,96	7,08	—	11,82	8,78	17,43	12,86	18,27	12,96	7,85	12,41	11,55
28 a. Berlin-Hamburger	14,52	9,81	5 24	7,44	28,66	10,42	18,27	—	21,17	15,97	4,68	11,76	17,40
b. Hamburg-Bergedorfer	—	—	—	—	—	2,09	—	—	—	—	—	—	2,09
29 Berlin-Potsdam-Magdebrg.	8,33	8,92	6,35	2,43	8,09	6,37	12,62	—	18,80	16,01	14,22	—	16,44
30 Berlin-Stettiner a. Stammbahn	10,64	9,69	7,59	6,74	8,22	7,61	11,52	11,36	11,79	9,87	6,20	2,09	7,13
Berlin-Stettiner b Hinterpommer.	11,36	8,47	6,94	5,03	13,86	6,56	10,68	11,45	13,52	9,94	11,45	1,35	7,92
Berlin-Stettiner c. Vorpommersche	10,09	7,93	5,91	4,79	12,21	6,14	12,90	9,87	12,89	7,94	11,30	1,08	2,06
31 Böhmische Westbahn	8,69	10,70	8,29	11,75	—	9,21	16,58	—	11,34	in Kol. 184c	10,96	5,46	10,92
32 Breslau-Schweidnitz-Freib.	7,93	6,95	4,97	4,72	6,98	5,42	8,80	—	8,18	6,55	7,97	4,26	7,47

186	187	188						189	190					191	

Güter-Verkehr.

Verhältnisse.

Auf eine (d. h. jede) Meile Bahnlänge kommen durchschnittlich		Ueberschl. Verhältnißzahlen zur leicht. Vergleich. d.		Eingenommen sind durchschnittlich pro Meile:											
a. beim Personen-Verkehre	b. beim Güter-Verkehre	a. Personen-Frequenz	b. Güter-Frequenz	a. für jede Person in der I. Klasse	b. für jede Person in der II. Klasse	c. für jede Person in der III. Klasse	d. für jede Person in der IV. Klasse	e. für jeden Militair ꝛc.	für jede Person (ohne Unterschied d. Klasse)	a. für Eilgut	b. für Postgut	c. für jeden Zoll-Centner Frachtgut d. Normalklasse (und sperrigen)	d. Centner Frachtgut d. ermäßigten Klasse (excl. Kohlen)	e. Kohlen und Coaks	für jeden Z.-Centner Gut überhaupt	
Person.-Meilen.	Ctr.-Meilen.	d. einz. Bahn. geg. einand.		Sgr.				Sgr.		Pfge.				Pfge.		
271 980	2 723 644	27,2	272	6,47	4,05	1,94	—	1,69	2,60	9,33	14,64	in Kol. 190d	3,14	in Kol. 190d	3,35	1
174 257	3 338 526	17,4	334	5,52	3,585	2,33	—	1,14	2,82	—	—	—	—	—	3,21	2
195 976	7 928 618	19,6	793	i. K. 188c	i. K. 188c	3,26	—	2,20	3,19	10,30	—	4,55	2,06	in Kol. 190d	2,64	3
131 748	4 423 641	13,2	442	6,63	4,65	3,06	—	—	3,68	—	—	—	—	—	2,54	4
366 895	2 372 640	36,7	237	—	—	—	—	—	2,95	—	—	—	—	—	4,32	5
221 628	3 786 278*	22,5	379	7,02	4,51	2,62	—	1,65	3,43	10,18	—*	5,12	3,02	2,23	3,63	6
131 507	2 617 510	13,2	262	5,55	3,44	2,19	—	1,57	2,66	11,35	—	4,90	1,86	1,94	2,94	7
390 988	14 253 202	39,1	1425	6,52	4,78	2,99	1,50	1,23	2,30	9,37	10,19	4,92	2,47	1,05	2,00	8
200 741	2 633 094	20,1	263	6,45	4,86	3,02	1,56	1,34	2,96	10,73	12,45	5,42	2,61	1,82	2,97	9
139 369	8 983 353	13,9	898	6,13	3,93	2,62	1,50	1,33	2,49	12,21	—	5,49	1,86	2,13	2,11	10
119 966	3 561 413	12,0	356	6,30	4,50	3,00	1,50	1,17	2,42	10,00	12,00	5,00	2,80	1,90	2,90	11
252 442	4 421 760	25,2	442	4,72	3,54	2,34	—	1,53	2,75	12,71	—*	4,55	3,08	in Kol. 190d	3,61	12
210 674	8 936 998	21,1	894	5,23	3,94	2,56	—	1,56	2,89	12,14	—*	5,33	2,23	" " 190d	2,65	13
221 329	3 062 813	22,1	306	5,48	3,37	2,28	—	1,52	2,60	—	—	—	—	—	3,27	14
239 784	3 522 797	24,0	352	5,82	4,17	3,33	1,93	1,42	2,82	12,19	10,00	7,07	2,82	2,60	3,25	15a
197 265	5 639 555	19,7	564	6,00	4,25	3,42	1,92	1,33	2,92	14,34	10,00	7,47	2,71	2,68	2,93	- b
193 335*	8 893 718*	19,3	889	5,95	4,22	3,43	1,88	1,82	2,88	9,25	11,51	5,27	2,49	2,38	2,65	16
124 633	2 419 524	12,5*	242	4,96	3,71	2,69	—	1,55	2,72	12,98	—	5,56	2,51	in Kol. 190d	3,10	17a
104 407	1 988 346	10,4	199	7,34	4,23	2,70	—	1,58	2,80	15,57	—	7,48	3,13	" " 190d	3,74	- b
196 693*	17 148 753	19,7	1715	6,23	4,74	2,83	1,58	1,17	2,50	13,06	—	6,33	2,44	1,55	1,90	18a
131 482	4 624 398	13,1	462	6,00	4,45	2,91	1,57	1,42	2,67	12,32	—	5,99	2,41	1,19	1,99	- b
111 495	2 741 790	11,1	274	6,11	4,65	3,09	1,60	1,33	2,62	11,14	—	5,51	2,71	1,09	2,42	19
137 746	6 040 689	13,8	604	6,01	3,93	2,62	1,50	1,33	2,73	10,51	10,06	4,69	1,95	1,23	1,73	20
57 470	2 891 088	5,8	289	6,43	4,61	2,86	1,57	1,33	2,29	15,49	—	8,32	3,09	1,83	2,35	21
92 062	1 299 316	9,2	130	5,41	4,22	2,66	—	1,28	3,00	13,91	167,13	4,24	2,57	3,64	3,14	22
358 947*	1 511 156	35,9	151	5,22	3,72	2,71	1,53	2,80	2,53	25,59	7,95	11,55	6,67	7,40	7,39	23
180 474	2 007 613	18,0	201	—	—	—	—	—	2,76	12,59*	—	5,26*	2,4	in Kol. 190d	3,74	24
130 989	—	13,1	—	—	—	—	—	—	3,92	—	—	—	—	—	—	25
136 478	2 605 426	13,6	261	5,43	3,71	2,28	—	1,00	2,57	7,72	—	4,0	1,51	in Kol. 190d	2,52	26
169 426	3 228 199	16,9	323	6,96	4,65	3,37	—	1,63	3,63	12,62	12,95	5,87	3,48	1,78	3,51	27
366 591	5 133 828	36,7	513	6,81	4,84	3,09	1,62	1,65	2,36	9,81	—	3,97	2,46	1,72	3,36	28a
424 660	7 827 278	42,5	783	—	—	—	—	—	3,12	—	—	—	—	—	2,66	- b
110 960	7 384 481	11,1	738	7,02	4,66	2,87	1,71	1,86	3,35	9,45	—	4,46	2,68	1,21	3,10	29
294 827	3 530 937	29,5	353	6,76	4,63	2,88	1,68	1,41	2,93	12,40	13,04	6,45	3,01	3,00	3,45	30a
82 692	954 199	8,3	95	6,31	4,32	2,38	1,70	1,69	2,65	12,60	13,01	6,57	2,95	3,33	3,12	- b
116 213	1 060 047	11,6	106	6,16	4,35	2,65	1,50	1,77	2,41	9,20	13,02	5,86	3,10	1,58	3,24	- c
86 142	2 571 933	8,6	257	9,44	6,13	2,99	—	1,72	3,51	14,13	—	4,86	in Kol. 190c	2,58	3,75	31
206 319	5 684 412	20,6	568	5,12	3,86	2,87	1,70	1,52	2,40	11,39	—	6,06	2,57	2,08	2,40	32

	II. Privatbahnen. (Forts.)	182 a. jede Person I. Klasse Meilen.	182 b. jede Person II. Klasse Meilen.	182 c. jede Person III. Klasse Meilen.	182 d. jede Person IV. Klasse Meilen.	183 e. jeder Militair ꝛc. Meilen.	183 jede Person (ohne Unterschied der Klasse) Meilen.	184 (Forts.) II. Personen- und (Forts.) B. Durchschnitts-Durchschnittlich haben durchfahren: a. Eilgut Meilen.	184 b. Postgut Meilen.	184 c. jeder Frachtgut d. Normalklasse (und sperrigen) Meilen.	184 d. Zoll-Centner Frachtgut d. ermäßigten Klasse (excl. Kohlen) Meilen.	184 e. Kohlen und Coals Meilen.	184 f. Betriebsdienst- und Baugut Meilen.	185 jeder Zoll-Centner Gut überhaupt Meilen.
33	Brünn-Rossitzer	2,85	2,85	2,61	—	3,50*	2,81	—	—	2,84	2,80	3,35	3,00	3,25
34	Buschtěhrader a. Kralup-Kladno	2,29	2,04	1,92	–	—	1,94	2,51	2,25	1,78	2,51	2,55	2,44	2,56
	Buschtěhrader b. Prag-Wejhybka													
	Buschtěhrader c. Pferde-Bahn	3,73	3,57	2,78	2,75	—	2,94	4,59	—	4,40	4,45	4,13	2,43	3,94
35	Frankfurt-Hanauer	3,69	2,76	2,12	—	5,42	2,30	4,65	2,66	4,73	4,18	in Kol. 1844	—	4,27
36	Galizische Carl-Ludwig-B.	15,53	15,04	10,61	—	31,80	11,24	32,05	—	20,04	26,95	5,92	—	26,81
37	Glückstadt-Elmshorner	3,55	3,12	2,95	—	—	2,97	3,00	—	3,03	2,89	in Kol. 1844	2,44	2,87
38	Graz-Köflacher	4,49	3,0	2,69	—	4,98	2,86	3,87	—	3,02	4,10	5,12	—	4,49
39	Hessische Ludwigs-E.	7,12	4,98	3,28	—	3,28	3,76	7,82	—	7,85	7,23	in Kol. 1844	i. K. 1844	7,39
40	Homburger	2,27	2,10	1,74	—	2,50	1,90	2,30	2,50	2,26	2,16	2,29	2,50	2,25
41	Kaiser Ferdinands-Nordb.	12,76	11,99	8,55	—	14,46	10,63	17,02	—	18,23	18,31	24,02	15,93	19,52
42	Kaiserin Elisabeth a. Lokom.-Bahn	21,63	14,07	5,79	—	8,32	7,83	18,99	—	i. K. 1844	23,19	9,94	13,68	20,78
	Kaiserin Elisabeth b. Pferde-Bahn	—	12,54	5,25	—	4,26	5,54	16,89	—	15,97	i. K. 1846	17,00	8,74	15,30
43	Köln-Mindener (u. Gießener)	14,92	9,06	4,88	3,42	17,01	4,90	16,83	—*	13,85	9,64	8,31	10,36	9,61
44	Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	—	—	—	—	—	5,57	10,89	—	10,77	11,31	in Kol. 1844	—	11,21
45	Leipzig-Dresdener	9,17	7,39	5,21	—	7,75	5,77	10,15	9,63	9,90	7,92	6,77	—	8,72
46	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	0,80	0,76	0,80	—	—	0,79	—	—	—	—	0,80	0,80	0,80
47	Lübeck-Büchener	5,80	4,95	3,90	—	— *	4,23	—	—	—	—	—	—	6,25
48	Lüttich-Mostrichter	2,76	2,12	1,78	—	1,95	1,86	2,18	—	2,98	2,33	—	—	2,41
49	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	10,84	7,71	4,23	—	8,34	4,86	10,64	8,51	11,49	8,03	2,89	—	6,74
50	a Magdeburg-Halberstädter	5,20	4,68	3,73	—	5,23	4,05	4,63	—	4,80	5,23	4,57	—	4,69
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	11,55	8,26	4,83	—	9,81	6,00	10,77	8,35	13,11	8,74	2,93	8,63	10,09
	c. Cöthen-Bernburger	2,74	2,72	2,69	—	2,75	2,69	2,75	—	2,66	2,29	2,29	—	2,31
51	Mecklenburgische	7,0	6,43	5,52	—	7,25	5,88	8,6	—*	9,87	7,96	in Kol. 1844	4,91	8,13
52	Mohacs-Fünfkirchener	6,30	5,85	4,86	—	6,01	5,33	6,53	–	6,09	7,25	7,97	3,57	7,79
53	Neisse-Brieger	4,84	5,04	4,64	3,56	5,59	4,21	5,85	—*	5,98	5,37	5,21	5,52	5,39
54	Niederländische Rhein-E.	8,00	6,91	4,66	—	5,90	5,75	10,66	—	10,66	16,46	14,96	8,46	13,39
55	Niederschlesische Zweigbahn	6,07	5,39	4,26	5,50	8,24	5,31	7,23	6,85	6,87	6,48	5,00	4,66	6,27
56	a. Oesterreichische nördliche	20,29	13,85	7,80	—	12,70	10,08	23,03	—	18,11	21,34	10,41	16,09	15,40
	b. Oesterreich. südöstliche	20,41	15,33	10,71	—	15,21	13,19	25,95	—	6,87	42,24	32,06	31,83	25,94
	c. Wien-Neu-Szönyer	10,72	8,10	6,22	—	10,54	7,17	11,24	—	12,20	12,60	8,81	8,55	12,23
57	Oppeln-Tarnowitzer	6,64	5,70	4,46	3,84	6,68	4,24	4,52	4,81	5,08	6,46	4,82	6,75	5,86
58	a. Pfälzische Ludwigsbahn	4,55	3,92	2,63	—	—	2,52	6,05	—	5,12	6,51	10,12	—	8,47
	b. Pfälzische Maximiliansb.	4,14	2,92	2,06	—	—	2,27	5,08	—	5,19	4,96	4,73	—	4,82
59	Rheinische	7,00	4,85	3,54	3,01	9,97	4,58	10,68	8,75	11,66	8,48	4,37	8,31	7,25
60	a. Südbahn, Oesterreichische	15,23	7,48	4,78	—	30,37	8,69	29,08	—	28,39	28,54	in Kol. 1844	—	28,66
	b. Nordtiroler	7,68	5,00	2,94	—	6,73	3,59	6,65	—	4,95	9,51	7,00	4,59	7,29
	c. Venetianische u. Südtirol	10,72	6,32	4,50	—	18,44	6,89	11,29	—	i. K. 1844	11,33	in Kol. 1844	25,55	12,21
61	Süd-Norddeutsche	9,57	7,16	5,05	—	11,12	5,95	10,46	—	—	—	—	—	9,15
62	Taunus-Bahn	3,73	2,68	2,02	—	—	2,26	—	—	—	—	—	—	4,21
63	Theiß-Bahn	15,27	12,69	10,83	—	21,33	13,58	18,37	—	19,33	15,54	27,64	15,59	15,98
64	a. Thüringische	17,08	8,92	4,55	—	8,04	5,61	13,05	10,81	14,60	10,84	in Kol. 1844	8,65	11,53
	b. Werra-E.	8,65	5,52	3,57	—	14,19	4,22	8,68	—	12,81	9,51	" " 1844	—	10,26
65	a. Warschau-Wiener	14,89	11,87	10,24	12,14	12,40	12,00	21,30	—	19,57	12,00	36,20	13,85	18,38
	b. Warschau-Bromberger	10,32	7,99	7,08	9,54	9,28	8,76	12,87	—	13,13	6,67	14,65	—	8,38

186	187			188						189	190					191	

Güter-Verkehr.

Verhältnisse.

Auf eine (d. h. jede) Meile Bahnlänge kommen durchschnittlich		Uebersichtl. Verhältnißzahlen zur leicht. Vergleich. d.		Eingenommen sind durchschnittlich pro Meile:													
a. beim Personen-Verkehre	b. beim Güter-Verkehre	a. Personen-Frequenz	b. Güter-Frequenz	a. für jede Person in der I. Klasse	b. für jede Person in der II. Klasse	c. für jede Person in der III. Klasse	d. für jede Person in der IV. Klasse	e. für jeden Militair ꝛc.	für jede Person (ohne Unterschied d. Klasse)	a. für Eilgut	b. für Postgut	c. für jeden Zoll-Centner Frachtgut d. Normalklasse (und sperrige)	d. für jeden Zoll-Centner Frachtgut d. ermäßigten Klasse (exkl. Kohlen)	e. Kohlen und Coaks	für jeden Z.-Centner Gut überhaupt		
Person.-Meilen.	Ctr.-Meilen.	d. einz. Bahn. geg. einan.		Sgr.		Sgr.		Sgr.		Pfge.		Pfge.		Pfge.			
30 250	1 635 141	3,0	166	7,07	4,31	2,80	—	1,36	2,96	—	—	11,53	7,22	8,15	8,04	33	
23 325	5 753 938	2,3	575	—	—	—	—	—	2,99	—	—	11,23	4,90	5,60	5,77	34a	
29 523	1 308 208	3,0	131	—	—	—	—	—	3,49	—	—	18,49	2,51	5,93	5,95	- b - c	
260 123	1 768 143	26,0	177	6,14	4,02	2,71	—	1,88	3,18	9,64	10,48	6,44	3,10	in Kol. 190d	4,01	35	
90 193	3 766 374	9,0	377	8,13	6,10	4,07	—	1,36	4,92	19,70	—	9,36	4,93	3,68	5,03	36	
83 973	500 014	8,3	50	6,06	4,26	2,59	—	—	2,79	17,46	—	9,62	3,44	in Kol. 190d	5,35	37	
48 479	2 741 256	4,8	274	8,01	6,14	4,05	—	2,83	4,23	40,21	—	8,30	5,77	5,18	5,39	38	
267 787	3 979 475	26,8	398	6,11	3,35	2,02	—	1,53	2,61	9,39	—	4,35	2,30	in Kol. 190d	2,96	39	
396 709	366 932	40,0	37	6,63	3,63	1,67	—	1,60	2,47	19,0	6,33	5,13	in Kol. 190c	" " 190c	5,54	40	
234 996	9 449 617	23,3	945	7,32	5,38	3,52	—	1,90	3,44	18,72	—	6,57	4,74	2,88	4,37	41	
159 868	5 265 227	16,0	527	8,65	6,43	4,05	—	2,34	4,48	10,25	—	in Kol. 190d	2,86	3,06	3,13	42a	
8026	960 008	0,8	96	—	5,32	3,47	—	2,49	3,61	20,29	—	6,30	in Kol. 190c	in Kol. 190c	6,51	-b	
263 458	14 526 231	26,3	1453	6,94	4,54	3,08	1,53	1,63	2,74	10,01	—*	5,40	2,50	1,66	2,24	43	
101 972	4 117 596	10,2	412	—	—	—	—	—	3,95	9,79	—	2,87	in Kol. 190c	in Kol. 190c	2,97	14	
429 167	6 962 034	43,0	696	5,87	4,13	2,53	—	1,50	2,57	11,53	9,90	6,27	3,14	1,61	3,83	45	
882 201	127 868	88,2	13	3,43	2,48	1,71	—	—	1,89	—	—	—	—	5,12	5,12	46	
116 771	2 550 054	11,7	255	—	—	—	—	—	3,69	—	—	—	—	—	3,62	47	
220 585	1 121 454	22,1	112	4,80	3,60	2,40	—	1,38	2,74	18,0	—	4,82	2,91	—	3,41	48	
254 209	6 337 747	25,4	634	6,69	4,17	2,51	—	1,71	2,88	10,62	10,81	5,00	3,23	3,56	3,86	49	
281 215	7 389 084	28,1	739	7,00	4,30	2,59	—	1,89	3,03	9,56	—	4,45	2,82	1,66	3,08	50a	
102 864	2 230 261	10,3	223	6,33	4,25	3,16	—	1,66	3,16	9,00	11,00	2,61	3,82	4,36	3,27	- b	
80 603*	1 182 594	8,1	118	6,37	4,46	3,17	—	2,96	3,41	17,51	—	in Kol. 190d	4,48	in Kol. 190d	4,54	- c	
97 088	1 243 305	9,7	124	—	—	—	—	—	3,69	—	—	—	—	—	4,12	51	
30 283	4 258 938	3,0	426	7,20	5,41	3,61	—	1,23	3,73	25,63	—	5,72	4,54	4,18	4,25	52	
99 092	1 376 965	10,0	138	6,66	4,99	3,35	1,84	1,39	2,52	12,46	—*	6,42	3,29	2,39	2,97	53	
297 611	4 532 002	29,8	453	7,15	5 63	3,33	—	2,09	4,14	17,14	—	3,09	2,11	0,98	2,24	54	
92 223	1 832 200	9,2	183	7,0	4,83	3,25	1,75	1,66	2,69	11,19	9,79	7,60	3,95	2,33	3,49	55	
188 568	5 579 147	18,9	558	8,04	6,13	4,13	—	2,03	3,96	20,07	—	4,26	3,77	2,69	3,70	56a	
123 721	5 431 711	12,4	543	7,83	6,12	4,13	—	1,46	4,13	20,67	—	3,03	2,79	2,31	2,90	- b	
67 933	2 906 152	6,8	291	8,22	6,18	4,16	—	1,48	4,09	11,36	—	4,59	2,98	4,42	3,31	- c	
31 791	1 848 027	3,2	185	6,00	4,50	3,00	2,00	1,25	2,52	12,00	12,08	5,88	2,46	2,36	2,53	57	
164 091	9 256 988	16,4	926	6,37	3,24	2,19	—	—	2,53	8,75	—	4,29	2,24	1,61	1,87	58a	
114 813	4 088 445	11,5	409	6,58	3,65	2,21	—	—	2,70	8,57	—	4,28	2,20	1,54	1,80	- b	
314 902	3 550 173	31,5	355	7,33	3,81	2,43	1,12	1,34	3,36	11,70	5,03	5,31	3,22	2,19	3,42	59	
189 891	5 001 464	19,0	500	7,91	5,61	3,74	—	1,25	3,13	14,66	—	5,42	2,97	in Kol. 190d	3,69	60a	
91 058	1 084 592	9,1	108	8,13	5,70	4,08	—	1,56	4,02	18,37	—	6,26	4,66	3,43	5,02	- b	
183 341	1 257 150	18,3	126	7,07	5,30	3,53	—	1,31	3,30	21,01	—	in Kol. 190d	4,34	in Kol. 190d	5,46	- c	
68 488	1 672 117	6,9	167	7,16	5,01	3,42	—	1,13	3,21	24,47	—	—	—	—	4,38	61	
401 035	1 152 121	40,0	115	6,21	4,03	2,57	—	—	3,24	—	—	—	—	—	4,15	62	
69 975	1 413 190	7,0	141	7,76	5,23	3,84	—	1,32	3,32	20,67	—	6,90	3,86	1,76	4,28	63	
212 601	4 089 096	21,2	409	7,58	4,54	2,98	—	1,87	3,48	10,83	8,07	5,20	3,06	in Kol. 190d	3,75	61a	
80 669	1 534 390	8,1	153	7,17	3,79	2,54	—	1,82	2,78	11,01	—	in Kol. 190d	3,73	" " 190d	3,84	- b	
156 921	3 558 396	15,7	356	6,03	4,54	3,00	1,66	0,85	2,04	17,25	—	8,16	3,16	1, 24	2,40	65a	
103 594	1 052 472	10,4	105	6,02	4,51	3,00	1,66	0,75	1,99	18,92	—	7,92	3,72	0,48	3,56	- b	

		192					193	194		195	196
		III. Finanz-									
		A. Einnahmen.									
		Für Personen						Davon kommen			
	I. Staatsbahnen.	a. in der I. Klasse.	b. in der II. Klasse.	c. in der III. Klasse.	d. in der IV. Klasse.	e. zu ermäßigten Fahrpreisen (Militairs, Auswanderer, mit Getreidezügen rc.)	Zusammen für Personen-Beförderung.	a. auf den Binnen-Verkehr.	b. auf den direkten u. Durchgangs-Verkehr.	Für Reisegepäck.	Für Hunde (der Reisenden
		Thlr.				Thlr.	Thlr.	Thlr.		Thlr.	Thlr.
1	Badische	164 370	640 645	924 153	—	26 864	1 756 032	1 484 395	271 637	148 289	2821
2	Bayerische (u. gepcht. Zwgb.)	140 647	1 216 586	1 458 215	—	15 571	2 831 049	2 700 741	130 308	145 108	in Kol. 206
3	Braunschweigische . . .	in Kol. 192c	in Kol. 192c	534 962	—	25 821	560 783	205 374	355 409	21 542	" " 206
4	Hannoversche	118 516	767 798	1 030 295	—	119 805	2 036 414	1 548 177	488 237	76 744	2038
5	Main-Neckar	51 164	195 403	171 685	—	2033	420 285	420 285	in Kol. 194a	46 233	607
6	Main-Weser	52 832	328 782	286 829	—	13 395	681 838	361 132	320 706	43 779	757
7	Nassauische	26 228	110 012	151 349	—	6315	293 904	205 036	88 868	11 320	358
8	Preuß. Niederschles.-Märk. .	87 236	564 344	487 357	395 898	143 536	1 678 371	1 237 443	440 928	47 039	2054
9	" Ostbahn	169 091	888 665	623 745	379 871	94 181	2 155 556	1 101 440	1 054 116	122 827	3337
10	" Saarbrücker (u. Trier)	7753	47 692	126 582	33 366	7317	222 710	141 521	81 189	4318	462
11	" Westfälische . . .	6108	58 854	133 202	73 854	6579	278 597	200 033	78 564	5463	426
12	Sächsische östliche . . .	14 012	183 090	379 591	—	18 857	595 550 / 1212*	421 319 / 1212*	174 231	15 414	583
13	Sächsische westliche . .	20 590	336 515	602 441	—	25 250	984 796 / 3025*	791 515 / 3025*	193 281	24 837	932
14	Württembergische	in Kol. 192c	in Kol. 192c	1 306 871	—	16 004	1 322 875	1 104 188	218 687	80 267	4009
	II. Privatbahnen										
	a) unter Staatsverwaltg.										
15	Aach.-Düss. (a. Aach.-Düssel.	8754	81 754	96 973	76 881	479	264 841	172 469	92 372	5245	274
	Ruhrorter (b. Ruhrort-Crf.	1782	28 515	45 535	35 240	431	111 503	72 8 96	38 607	1712	78
16	Bergisch-Märkische . . .	12 426	205 400	365 166	265 098	7645	855 735	770 473	85 262	9085	745
17	a. Löbau-Zittauer . . .	221	10 292	37 098	—	3292	50 903 / 116*	31 959 / 116*	18 944	812	29
	b. Zittau-Reichenberger . .	150	7769	24 398	—	2260	34 577	31 165	3412	215	29
18	a. Oberschlesische	17 060	190 121	182 036	120 156	29 158	538 531	411 657	126 874	14 092	530
	b. Breslau-Posen-Glogauer	7037	82 755	170 223	44 028	22 099	326 142	265 312	60 830	8540	449
19	Stargard-Posener . . .	4631	58 295	98 403	40 257	18 240	219 826	97 575	122 251	6509	435
20	Rhein-Nahe-E.	16 185	59 092	100 508	14 633	10 392	200 810	92 612	108 198	5467	317
21	Wilhelms-Bahn	2651	28 069	30 337	31 100	10 619	102 776	76 889	25 887	2530	89
	b) in Privatverwaltung.										
22	Aachen-Mastrichter . . .	11 128	37 222	60 990	—	5447	114 787	71 097	43 690	6277	--
23	Alberts-Bahn	386	13 334	35 103	10 863	1366	61 052	42 950	18 102	685	79
24	Altona-Kieler	—	—	—	—	—	433 945	362 887	71 058	6004	231
25	Aussig-Teplitzer	—	—	—	—	—	51 311	39 418	11 893	1394	—
26	Bayerische Ostbahnen . .	18 381	231 631	578 370	—	47 576	875 958	848 734*	27 224*	34 110	in Kol. 206
27	Berlin-Anhaltische . . .	45 984	375 801	539 537	—	51 131	1 012 453	688 725	323 728	31 085 / 20 263*	1383
28	a. Berlin-Hamburger . .	43 455	402 871	316 632	127 296	352 137	1 242 391	1 016 454	225 937	30 034	in Kol. 206
	b. Hamburg-Bergedorfer .	—	—	—	—	—	92 291	—	—	26 634*	" " 206
29	Berlin-Potsdam-Magdebgr.	53 931	325 774	411 542	38 668	45 314	875 229	543 146	332 083	24 081	913
30	Berlin-Stettin. a. Stammbahn . .	11 083	165 302	251 808	120 804	32 558	581 555	401 055	180 500	14 611	1147
	Berlin-Stettin. b. Hinterpommersche	1685	43 163	70 474	39 363	11 707	166 392	85 635	80 757	4528	504
	Berlin-Stettin. c. Vorpommersche .	4313	67 924	116 676	63 043	32 109	284 065	181 995	102 070	8018	782
31	Böhmische Westbahn . .	14 428*	80 020	170 580	—	8247	273 275	248 358	24 917	8533*	147
32	Breslau-Schweidnitz-Freib.	6102	73 250	175 132	74 239	49 702	378 425	361 398	17 027	9062	391

197	198		199		200	201		202		203		204	

Ergebnisse.

(Forts.) A. Einnahmen.

Zusammen im Personen-Verkehre.	Durchschnittlich a. pro Meile Bahnlänge.	Durchschnittlich b. pro Kilometer Bahnlänge.	Für Eilgüter a. im Binnen-Verkehre.	Für Eilgüter b. im direkten u. Durchgangs-Verkehre.	Für Postgüter	Für Frachtgüter der Normalklasse (u. sperr.) a. im Binnen-Verkehre.	Für Frachtgüter der Normalklasse (u. sperr.) b. im direkten u. Durchgangs-Verkehre.	Für Frachtgüter d. erm. Klasse (excl. Kohlen) a. im Binnen-Verkehre.	Für Frachtgüter d. erm. Klasse (excl. Kohlen) b. im direkten und Durchgangs-Verkehre.	Für Kohlen u. Coaks a. im Binnen-Verkehre.	Für Kohlen u. Coaks b. im direkten u. Durchgangs-Verkehre.	Für Betriebsdienst- und Baugüter	
Thlr.	Thlr.		Thlr.		Thlr.	Thlr.		Thlr.		Thlr.		Thlr.	
1 907 142	*25 613*	*3401*	41 809	69 215	42 971	in Kol. 202a	in Kol. 202b	810 141*	791 014	in Kol. 202a	in Kol. 202b	—	1
2 976 157	*17 215*	*2285*	in Kol. 202a	in Kol. 202b	—	" " 202a	" " 202b	1 802 292	343 616				2
582 325	*21 623*	*2871*	5956	52 490	20 192	25 222	363 603	175 848	840 298			—	3
2 115 196	*17 859*	*2371*	65 734	92 585	15 043	1 022 852	796 293	128 226	793 161	131 096	443 281	8960	4
467 125	*40 200*	*5337*	in Kol. 201b	in Kol. 201b	9962	in Kol. 201b	353 071*	in Kol. 201b	in Kol. 201b	in Kol. 201b	in Kol. 201b	—	5
726 374	*27 318*	*3627*	7813	53 552	18 904	34 611	283 781	114 923	505 093	4453	10 429	29 369*	6
305 582	*12 181*	*1618*	2653	3369	14 367	16 642	26 936	151 024	137 115	14 094	19 634	—	7
1 727 464	*33 465*	*4443*	38 618	81 456	4064	228 849	750 036	390 000	1 325 564	—	1 094 814	—	8
2 281 720	*20 870*	*2771*	17 810	104 862	8648*	248 605	733 333	595 759	603 748	26 266	8082	(20 029 / 19 995*)	9
227 490	*11 815*	*1569*	1290	4992	641	2921	20 900	46 845	266 758	309 855	335 821	1344	10
284 486	*9993*	*1327*	2631	18 106	1174	43 870	103 340	69 848	271 289	13 223	218 127	6022	11
612 759	*23 824*	*3163*	31 010	12 066	—*	177 933	244 857	396 621	275 327	in Kol. 202a	in Kol. 202b	1932	12
1 013 590	*20 860*	*2769*	64 255	56 042	—*	331 616	366 859	1 527 683	844 616	" " 202a	" " 202b	3421	13
1 407 151	*20 408*	*2709*	in Kol. 201a	in Kol. 201b	54 743	1 090 937	808 824	in Kol. 201a	in Kol. 201b	" " 201a	" " 201b	in Kol. 201	14
270 360	*23 654*	*3140*	2707	19 786	6182	13 505	41 639	50 366	123 464	54 691	42 700	2061	15a
113 293	*20 227*	*2685*	3443	6718	2128	7831	15 670	21 778	65 161	66 225	67 449	577	- b
865 565	*18 747**	*2489**	30 107	23 238	13 660	251 697	115 396	814 665	451 480	1 054 894	272 469	4462	16
51 860	*11 499*	*1527*	3342	288	—	20 779	7066	54 819	7871	in Kol. 202a	in Kol. 202b	49	17a
34 821	*9809*	*1302*	2067	177	—	12 193	5219	51 807	1889	" " 202a	" " 202b	—	- b
553 153	*17 444**	*2316*	5478	9955	1404	49 170	148 737	393 193	670 629	788 516	972 520	9805	18a
335 131	*12 038*	*1598*	4277	6150	785	35 352	61 856	130 253	246 032	—	215 731	3241	- b
226 770	*10 021*	*1330*	800	7872	2065	4964	78 707	16 168	235 606	—	68 651	161	19
206 594	*12 896*	*1712*	696	10 841	1809	1994	32 801	37 663	229 133	—	130 834	789	20
105 395	*4493*	*596*	456	1907	973	12 356	33 208	57 608	92 385	208 278	27 412	—	21
121 064	*9763*	*1296*	3381	8530	151	3957	16 565	21 403	60 641	14 018	10 761	—	22
61 816	*34 152**	*4534**	238	463	452	1253	3216	3895	16 609	132 427	—	18	23
440 180	*23 539*	*3125*	19 114*	9802*	27 758	121 163*	82 782*	106 702	35 082	in Kol. 202a	in Kol. 202b	—	24
52 705	*21 779**	*2892**	983	827	—	in Kol. 203a	in Kol. 203b	in Kol. 203a	in Kol. 203b	142 650*	74 442	5289	25
910 068	*12 518*	*1662*	38 979	in Kol. 199a u. 202b	11 470	490 030	in Kol. 201a u. 202b	601 081	196 409*	in Kol. 202a	i. K. 202a-b	11 425*	26
1 065 784	*21 688*	*2879*	44 208	58 417	9433	193 177	414 760	320 292	390 899	143 909	50 462		27
1 272 425	*32 083*	*4260*	66 959	44 466	34 993	543 704	538 654	220 586	404 354	6022	4335	— —	28a
128 925	*61 647*	*8190*	—	in Kol. 201b	7840	— —	120 931	—	in Kol. 201b	—	in Kol. 201b	-	- b
900 223	*46 078*	*6118*	26 313	41 547	7538	275 883	400 006	95 151	305 123	13 504	83 638	-	29
597 313	*26 559*	*3526*	15 733	13 482	8404	58 986	59 368	239 355	277 204	3213	10 770	12 634	30a
171 424	*7519*	*998*	1278	2958	2665	4213	21 683	39 360	108 672	1590	3114	2214	- b
292 865	*9612*	*1276*	3158	7040	3305	5185	20 699	59 779	59 013	2600	6179	7636	- c
281 955	*10 576*	*1404*	2700	2135	—	338 910	123 897	in Kol. 201a	in Kol. 201b	152 246	88 005	-	31
387 881	*16 942*	*2259*	5997	2676	—	54 450	46 640	191 349	31 665	366 059	164 242	—	32

	II. Privatbahnen. (Forts.)	192					193	194		195	196
		III. Finanz=									
		A. Einnahmen.									
		Für Personen						Davon kommen			
		a. in der I. Klasse.	b. in der II. Klasse.	c. in der III. Klasse.	d. IV. Klasse.	e. zu ermäßigten Fahrpreisen (Militairs, Auswanderer, mit Extrazügen)	Zusammen für Personen-Beförderung.	a. auf den Binnen-Verkehr.	b. auf den direkten u. Durchgangs-Verkehr.	Für Reisegepäck.	Für Hunde (der Reisenden)
		Thlr.		Thlr.		Thlr.	Thlr.	Thlr.		Thlr.	Thlr.
33	Brünn-Rossitzer	229	2336	1587	—	674	10 826	10 826	—	305	1
34	Buschtěhrader a. Kralup-Kladno	—	—	—	—	—	8953	2548	6405	388	7
	b. Prag-Weßhybla	—	—	—	—	—	25 600	25 600	—	449	—
	c. Pferde-Bahn										
35	Frankfurt-Hanauer	5795	56 696	86 912	—	936	150 339	115 359	34 980	5618	151
36	Galizische Carl-Ludwig-B.	22 153	165 837	314 566	—	45 432	547 988	449 753	98 235	23 993*	315
37	Glückstadt-Elmshorner	190	6072	28 885	—	1637	36 784	36 784*	in Kol. 194a	868	12
38	Graz-Köflacher	162	4859	30 956	—	331	36 308	36 308	—	355	in Kol. 195
39	Hessische Ludwigs-E.	54 480	233 662	262 253	—	17 875	568 270	318 221	250 046	41 800*	721
40	Homburger	19 217	49 244	45 283	—	53	118 797	108 462	5335	4418	86
41	Kaiser Ferdinands Nordb.	126 819	617 369	1 027 276	—	392 807	2 164 271	1 473 638	690 633	80 819*	701
42	Kaiserin Elisabeth a. Lokom.-Bahn	124 607	503 572	554 639	—	175 791*	1 358 609	1 133 296	225 313	48 679*	661
	b. Pferde-Bahn	—	3552	11 723	—	1513	16 788	16 788	—	427	—
43	Köln-Mindener (u. Gießener)	134 415	619 197	391 217	411 878	100 732	1 657 439	998 246	659 193	65 493	1394
44	Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	—	—	—	—	—	266 207	102 053	164 154	11 148	219
45	Leipzig-Dresdener	27 998	252 128	408 911	—	13 629	702 666	397 675	304 991	19 671	669
46	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	572	15 980	39 669	—	—	56 221	56 221	—	—	—
47	Lübeck-Büchener	—	—	—	—	—	96 872	22 517	74 355	3495	in Kol. 206
48	Lüttich-Mastrichter	7434	17 071	52 701	—	374	77 580	72 602	4978	2807	53
49	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	12 264	149 034	297 601	—	13 436	472 335	331 170	141 165	10 239	393
50	a. Magdeburg-Halberstädter	14 048	115 228	185 773	—	18 236	333 285	167 072	166 213	10 517	396
	b. Magdebg.-Wittenbergesche	2440	50 450	89 029	—	14 822	157 641	115 202	42 439	332 4	348
	c. Cöthen-Bernburger	222	6039	17 980	—	943	25 184	25 184	—	349	30
51	Mecklenburgische	—	—	—	—	—	231 608	159 232	72 376	8314	in Kol. 206
52	Mohacs-Fünfkirchener	703	12 870	14 969	—	1892	30 434	30 434	—	617	31
53	Neisse-Brieger	1060	11 293	16 803	17 504	4897	51 557	29 414	22 143	1252	63
54	Niederländische Rhein-E.	206 316	330 764	321 388	—	97 109	955 577	810 158	145 419	35 967 / 31 028*	82
55	Niederschlesische Zweigbahn	1213	17 581	32 588	19 234	7999	78 615	43 211	35 404	1734	73
56	a. Oesterreichische nördliche	95 102	456 913	740 783	—	255 525	1 548 323	935 123	613 200	105 746*	641
	b. Oesterreich. südöstliche	149 429	643 642	626 254	—	151 995	1 571 320	901 911	669 409	66 285*	867
	c. Wien-Neu-Szönyer	8579	53 988	117 803	—	13 757	194 127	179 742	14 385	9643*	146
57	Oppeln-Tarnowitzer	621	4537	9588	11 537	810	27 093	22 270	4823	422	64
58	a. Pfälzische Ludwigsbahn	6949	103 339	170 126	—	8185	288 599	205 474	83 125	11 394	448
	b. Pfälzische Maximiliansb.	2765	30 305	43 498	—	1900	78 468	65 770	12 698	3082	132
59	Rheinische	479 348	606 774	589 666	17 241	39 810	1 732 839	985 869	746 970	85 610	1198
60	a. Südbahn, Oesterreichische	327 615	850 766	1 335 417	—	521 535	3 035 333	2 894 848*	140 485*	88 869	in Kol. 195
	b. Nordtiroler	3952	26 286	81 672	—	7320	119 230	107 148	12 082	3176	110
	c. Venetianische u. Südtirol.	122 399	482 679	598 585	—	192 795	1 396 458	1 396 458	in Kol. 194a	42 498	in Kol. 195
61	Süd-Norddeutsche	3744	39 531	135 031	—	13 451	191 757	114 071	77 686	5140	
62	Taunus-Bahn	26 985	123 191	141 181	—	1963*	293 320	293 320	in Kol. 194a	14 492	296
63	Theiß-Bahn	27 523	226 678	300 122	—	80 566	634 889	313 843	321 046	23 086*	361
64	a. Thüringische	42 283	360 305	485 449	—	34 036	922 073	555 858	366 215	30 943	763
	b. Werra-E.	3902	49 736	105 160	—	10 626	169 424	118 846	50 578	10 973	in Kol. 206
65	a. Warschau-Wiener	19 596	119 784	110 288	134 267	16 958* / 43 357	444 250	16 958* / 423 704	3588	26 655	322
	b. Warschau-Bromberger	6946	36 012	26 826	28 809	2219* / 14 784	115 626	110 720	4906	7470	107

197	198		199		200	201		202		203		204	

Ergebnisse.

(Forts.) A. **Einnahmen.**

Zusammen im Personen-Verkehre.	Durchschnittlich pro Meile Bahnlänge.	pro Kilometer Bahnlänge.	Für Eilgüter a. im Binnen-Verkehre.	Für Eilgüter b. im direkten u. Durchgangs-Verkehre.	Für Postgüter	Für Frachtgüter der Normalklasse (u. sperr.) a. im Binnen-Verkehre.	Für Frachtgüter der Normalklasse (u. sperr.) b. im direkten u. Durchgangs-Verkehre.	Für Frachtgüter d. erm. Klasse (excl. Kohlen) a. im Binnen-Verkehre.	Für Frachtgüter d. erm. Klasse (excl. Kohlen) b. im direkten und Durchgangs-Verkehre.	Für Kohlen u. Coaks a. im Binnen-Verkehre.	Für Kohlen u. Coaks b. im direkten u. Durchgangs-Verkehre.	Für Betriebsdienst- und Baugüter	
Thlr.	Thlr.		Thlr.		Thlr.	Thlr.		Thlr.		Thlr.		Thlr.	
11 134	2969	394	—	—	-	415	716	11 130	6761	87 433	31 780	—	33
9348	2434	323	202	85	—	1970	3654	2284	282	86 343	247 102	508	34a
26 049	3492	464	158	—	—	7570	—	3640	—	137 337	—	4559	- b - c
156 108	28 591	3796	1627	3690	2541	8447	28 277	20 206	42 868	in Kol. 202a	in Kol. 202b	—	35
572 296	12 226	1623	4060	16 553	—	72 815	207 161	591 255*	1 756 567*	2361	1575	—	36
37 664	8370	1111	222	1721	683	1633	12 522	3514	10 202	in Kol. 202a	in Kol. 202b	—	37
36 663	6904	917	323	—	—	16 587	—	19 231	—	181 990	—	—	38
610 791	25 045	3325	9218	33 469	11 619	47 676	261 271	84 201	318 844	in Kol. 202a	in Kol. 202b	13 219	39
118 301	49 087	6518	967	62	244	1885	224	2657	242	4880	1660	—	40
2245 791	27 954	3711	66 542	70 131	7000	381 759	900 134	1 442 619	3 103 576	1 611 098	190 725	—	41
1407 949	24 731	3283	46 067*	26 412*	—	490 931	—	269 326	1 280 831	63 121	20 282	—	42a
17 215	991	131	599	—	—	234 520	—	47 756	—	3	—	—	- b
1 724 326	25 026	3322	25 004	142 622	7412*	270 802	658 222	753 525	1 527 677	1 356 490	1 309 819	81 323	43
277 574	14 012	1860	2571	29 478	13 156	55 224	585 682	in Kol. 201a	in Kol. 201b	in Kol. 201a	in Kol. 201b	—	44
723 006	43 739	5807	33 594	36 232	19 713	144 370	329 523	217 501	361 989	37 015	45 760	—	45
56 221	70 276	9324	—	—	—	—	—	—	—	1743	—	—	46
100 367	15 931	2115	in Kol. 201a	in Kol. 201b	1291	4698	156 654	in Kol. 201a	in Kol. 201b	—	—	—	47
80 440	20 839	2767	1166	1123	—	3136	7057	11 595	16 913	—	—	—	48
482 967	24 947	3312	23 279	45 814	4576	139 878	249 081	320 308	270 054	233 035	28 108	—	49
344 198	29 111	3909	7609	20 658	2844	126 814	199 792	69 891	199 976	20 811	94 036	—	50a
161 313	11 280	1498	7746	18 830	1250	65 256	80 646	42 760	51 961	14 666	3160	—	- b
25 563	9296*	1234	1065	—	—	in Kol. 202a	—	58 619	—	in Kol. 202a	—	—	- c
239 922	12 450	1653	in Kol. 201a	in Kol. 201b	1240	80 031	184 739	in Kol. 201a	in Kol. 201b	in Kol. 201a	in Kol. 201b	—	51
31 082	3847	511	616	—	—	16 829	—	11 625	—	373 059	—	—	52
52 872	8555	1136	61	1106	in Kol. 207	653	5634	7541	22 596	99	30 833	—	53
1022 654	44 004	5842	113 393	30 220	16 391	138 544	68 771	in Kol. 201a	149 933	in Kol. 201a	133 570	7238	54
80 422	8465	1124	1457	4117	127	7281	28 720	35 623	81 125	1318	5959	—	55
1654 710	26 536	3526	36 865	82 105	—	452 458	806 146	678 044	509 919	26 662	739 983	3639	56a
1638 472	17 780	2361	19 078	68 023	—	121 865	339 700	918 969	1 743 234	212 913	52 583	13 499	- b
203 916	9743	1293	21 292	2519	—	69 866	9983	271 306	146 427	15 334	10 904	78	- c
27 579	2725	362	73	430	141	2921	10 371	46 861	35 622	13 776	21 003	858	57
300 441	14 814	1971	3123	11 137	—	6148	31 448	96 482	246 093	387 684	188 245	—	58a
81 682	11 038	1466	1136	2047	—	1786	10 288	21 939	41 840	19 545	58 186	—	- b
1819 647	36 509	484 7	23 224	72 531	48 480	41 180	238 501	331 566	642 699	98 701	135 341	5129	59
3124 202	20 409	2710	202 072*	40 692*	—	2 759 618*	207 129*	1 379 118*	264 383*	in Kol. 202a	in Kol. 202b	—	60a
122 516	12 566	1668	955	2688	—	9412	37 763	13 822	66 381	12 363	—	—	- b
1438 956	20 692	2747	109 591	in Kol. 199a	—	584 904	in Kol. 201a	582 100	in Kol. 202a	in Kol. 202a	in Kol. 202a	—	- c
196 897	7521	999	3399	7747	—	44 069	99 079	151 283	108 983	101 241	3541	—	61
308 108	45 850	6087	in Kol. 201b	in Kol. 201b	1869	in Kol. 201b	63 440	in Kol. 201b	in Kol. 201b	in Kol. 202b	24 021	—	62
658 336	8516	1131	3037	16 159	—	33 924	163 505	271 704	545 925	1613	8309	—	63
553 779	25 598	3399	31 163	68 258	3566	115 000	403 7	312 101	626 817	in Kol. 202a	in Kol. 202b	5031	64a
180 397	7968	1058	3765	12 581	691	in Kol. 202a	in Kol. 202b	96 483	258 263	" " 202a	" " 202b	—	- b
471 227	10 156	1348	7365	938	2210	81 022	55 108	497 594	49 218	250 061	—	15 003	65a
123 203	6588	875	1202	973	915	13 390	33 086	86 183	36 208	5222	—	3112	- b

(Forts.) **III. Finanz-**

(Forts.) **A. Einnahmen.**

	I. Staatsbahnen.	205			206		207	208	209		210
		Für Fahrzeuge aller Art.			Für Thiere.		Nebenerträge (Lagergeld, Provision, Frachtzuschlag ꝛc.).	Zusammen im Güter-Verkehre.	Durchschnittlich		Aus sonstigen Quellen (Pacht, Wagenmiethe, Erlös für verkaufte Materialien u. s. w.).
		a. für Equipagen.	b. für Eisenbahn-Fahrzeuge.	c. für sonstige Fahrzeuge (Möbelwagen, Schlitten ꝛc.).	a. für Pferde.	b. für Rindvieh, Schweine und sonstige Thiere.			pro Meile Bahnlänge.	pro Kilometer Bahnlänge.	
		Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.		Thlr.
1	Badische	2393	in Kol. 202	in Kol. 202	9861	54 026	23 796	1 845 229	*24 781*	*3290*	134 205
2	Bayerische (u. gep. Zweigb.)	7249	" " 205a	" " 205a	in Kol. 206b	148 512	in Kol. 202	5 301 669	*30 667*	*4071*	221 840*
3	Braunschweigische	1341	3067	" " 205b	" " 206b	45 601	20 476	1 554 094	*57 708*	*7662*	13 344
4	Hannoversche	11 693	in Kol. 205a	" " 205a	92 254	117 964	75 554	3 794 696 \ 4305*)	*32 075*	*4259*	202 449*
5	Main-Neckar	877	" " 201b	" " 201b	in Kol. 206b	14 412	in Kol. 201b	378 322	*32 558*	*4323*	77 035
6	Main-Weser	1190	1023	3680	11 718	12 633	27 382	1 120 554	*42 142*	*5595*	37 819*
7	Nassauische	198	36	—	852	3137	673	390 730	*15 579*	*2069*	66 625
8	Preuß. Niederschles.-Märk.	45 016	10 085	—	100 504	71 372	70 038	4 210 416	*81 566*	*10 829*	305 762
9	" Ostbahn	9448	12 193	2407*	60 510	206 652	21 798	2 700 148	*24 697*	*3279*	385 972
10	" Saarbrücker (u. Trier)	279	—	—	4092	8797	5221	1 009 756	*52 444*	*6963*	220 005
11	" Westfälische	628	643	260	4174*	17 651	3081	774 067	*27 189*	*3610*	77 874
12	Sächsische östliche	21	820	4714	7774	22 962	29 931	1 205 968	*46 888*	*6225*	138 165
13	Sächsische westliche	27	1351	2085*	14 180 \ 3686*)	33 722	35 665	3 285 208	*67 611*	*8977*	252 324
14	Württembergische	2463	in Kol. 201	in Kol. 205a	in Kol. 206b	74 117	20 898	2 051 982	*29 760*	*3951*	174 982
	II. Privatbahnen										
	a) unter Staatsverwaltg.										
15	Aach.-Düss. a. Aach.-Düsseld.	269	11	—	103*	24 459	16 434	398 377	*34 854*	*4627*	44 412
	Ruhrorter b. Ruhrort-Cref.	70	7	—	57*	3730	83 223*	344 067	*61 430*	*8156*	25 616
16	Bergisch-Märkische	68	—	1542	in Kol. 206b	29 095	118 948	3 181 721	*66 327**	*8806**	300 963
17	a. Löbau-Zittauer	—	4	1071	1971	1142	717	99 119	*21 977*	*2918*	6123
	b. Zittau-Reichenberger	—	—	825	1542	881	458	77 058	*21 706*	*2882*	7372
18	a. Oberschlesische	1636	597	9348	22 103	7615	44 843	3 135 549	*92 933*	*12 338*	482 666
	b. Breslau-Posen-Glogauer	1132	1265	140	4084	15 515	8594	734 407	*26 379*	*3502*	83 169
19	Stargard-Posener	930	974	—	4595	18 656	4071	444 220	*19 629*	*2606*	80 524
20	Rhein-Nahe-E.	421	919	—	3059	14 728	3418	469 105	*29 283*	*3888*	71 894
21	Wilhelms-Bahn	4491	43	—	7869	1540	2294	450 820	*19 217*	*2551*	87 566
	b) in Privatverwaltung.										
22	Aachen-Mastrichter	95	—	—	in Kol. 206b	18 470	15 052	173 024	*13 954*	*1853*	49 679*
23	Albertsbahn	—	—	45	20	457	19 430	178 523	*34 936*	*4638*	16 963
24	Altona-Kieler	1264	—	82 635*	in Kol. 206b	44 621	29 438	560 361	*29 966*	*3978*	14 516
25	Aussig-Teplitzer	in Kol. 203a	—	—	—	in Kol. 203a	4462	228 653	*68 871*	*9144*	32 860
26	Bayerische Ostbahnen	3215	—	—	in Kol. 206b	65 020	59 664	1 477 293	*20 320*	*2698*	136 952*
27	Berlin-Anhaltische	1609	528	242	14 229	49 205	9280	1 700 650	*34 608*	*4595*	74 776
28	a. Berlin-Hamburger	2829	in Kol. 202	in Kol. 202	in Kol. 206b	399 939	22 756	2 289 597	*57 731*	*7665*	115 216
	b. Hamburg-Bergedorfer	455	—	—	" " 206b	30 780	—	150 006	*71 273*	*9539*	69 027*
29	Berlin-Potsdam-Magdebrg.	1716	—	—	11 247	20 120	—	1 281 786	*65 605*	*8711*	201 628
30	Berlin-Stettiner a. Stammbahn	2921	162	—	9022	79 129	33 527	823 940	*36 636*	*4864*	110 275*
	Berlin-Stettiner b Hinterpommer.	700	—	—	2194	18 471	4261	213 373	*9358*	*1242*	25 729
	Berlin-Stettiner c. Vorpommersche	1428	57	—	3519	18 216	7350	205 164	*6733*	*894*	41 015
31	Böhmische Westbahn	1224	—	—	546	10 142	8318	728 123	*27 311*	*3626*	62 439
32	Breslau-Schweidnitz-Freib.	559	—	690	2214	6830	4851	881 222	*38 490*	*5109*	67 540

211	212		213			214	215	216	217	218	219	220	

Ergebnisse.

	Durchschnittlich			Von den Einnahmen (Rol. 211) kommen			B. Ausgaben. 1) Für die Bahnverwaltung.						
	a.		b.	a.	b.	c.		Unterhaltung			Unterhaltung		
Summe aller Einnahmen.	pro Meile Bahnlänge.	pro Kilometer Bahnlänge.	pro Nutzmeile.	auf den Personenverkehr (Rol. 197).	auf den Güterverkehr (Rol. 208).	auf sonstige Quellen (Rol. 210).	Besoldung der Bahnbeamten incl. Dienstkleidung ꝛc.	des Bahndamms, d. Schienen und Schwellen.	der Brücken und Durchlässe.	der Gebäude.	der Telegraphen.	der übrigen Anlagen.	des Inventars u. der Geräthe.	
Thlr.	Thlr.		Thlr.	Proc.	Proc.	Proc.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	
3 886 576	*52 197*	*6930*	*8,61*	19,07	47,48	3,45	204 957	302 175	9412	25 116	—*	10 870	12 198	1
8 499 666*	*49 165*	*6527*	*9,61*	35,01	62,38	2,61	383 224	674 928	27 640	102 784*	7172	38 729	17 860	2
2 149 763	*79 828*	*10 599*	*11,31*	27,09	72,29	0,52	144 405	153 174	in Rol. 215	25 323*	2014	8159	4145	3
6 116 616*	*51 643*	*6856*	*10,01*	34,58	62,11	3,31	289 979	575 145	" " 215	79 269	12 770	in Rol. 218	22 310*	4
922 482	*79 387*	*10 540*	*10,75*	50,64	41,01	8,35	40 218	71 493	570	12 005	1014	576	767	5
1 884 747	*70 882*	*9411*	*13,24*	38,54	59,45	2,01	82 989	133 902	2412	10 011	1652	3563	2910	6
762 937	*30 420*	*4039*	*5,62*	10,05	51,22	8,73	52 114	17 174	283	1240	593	1736	1071	7
6 243 642	*120 954*	*16 059*	*13,92*	27,67	67,43	4,90	313 156	139 002	12 054	37 127	4195	27 281	21 199	8
5 367 840	*49 098*	*6518*	*12,65*	42,51	50,30	7,19	303 293	468 936	8481	75 045	14 088	151 180	11 600	9
1 457 251	*75 685*	*10 049*	*10,21*	15,41	69,29	15,10	74 694	130 303	4997	5916	3554	23 918	3413	10
1 136 427	*39 917*	*5300*	*10,35*	25,03	68,12	6,85	100 110	185 112	5478	5929	5199*	15 089*	6997	11
1 956 892	*76 084*	*10 102*	*12,72*	31,31	61,63	7,06	81 885	198 164	1134	13 539	2716	11 171	2189	12
4 551 122	*93 664*	*12 436*	*12,23*	22,27	72,18	5,55	145 880	532 570	43 753	23 649	2389	18 721	5170	13
3 634 115	*52 706*	*6997*	*9,34*	38,72	56,46	4,82	145 724	312 192	8051	17 236	—*	39 428	21 529	14
713 149	*62 393*	*8284*	*10,73*	37,31	55,86	6,23	40 380	12 650	732	2232	1429	7908	1187	15a
482 976	*86 230*	*11 448*	*14,61*	23,46	71,74	5,30	25 162	8630	111	1169	840	4491	559	- b
4 348 249	*90 645**	*12 035**	*12,51*	19,31	73,17	6,92	223 495	92 679	11 000	61 558	30 237	67 009	7959	16
157 102	*34 834*	*4625*	*10,73*	33,01	63,09	3,90	10 471	23 807	260	967	341	1330	385	17a
119 251	*33 592*	*4460*	*9,36*	29,20	64,62	6,18	10 594	11 310	33	1577	245	1265	200	- b
4 171 368	*123 633*	*16 414*	*14,77*	13,26	75,17	11,57	173 620	78 001	8657	25 190	12 240	20 148	5360	18a
1 152 707	*41 405*	*5497*	*10,52*	29,08	63,71	7,21	77 962	29 656	3357	18 216	3674	11 112	1562	- b
751 514	*33 209*	*4409*	*11,14*	30,18	59,11	10,71	60 778	32 942	618	5964	2274	8505	2313	19
747 593	*46 666*	*6195*	*8,30*	27,63	62,75	9,62	61 389	58 205	8274	7131	1277	13 988	3588	20
643 781	*27 442*	*3643*	*11,08*	16,37	70,03	13,60	42 049	27 689	327	1926	1885	5696	1279	21
343 767	*27 723*	*3681*	*7,43*	35,92	50,33	14,45	27 146	28 263	2969	4328	921	4658	500	22
257 302	*50 352*	*6685*	*7,49*	24,02	69,39	6,59	12 144	13 721	786	494	87	559	503	23
1 015 057	*54 281*	*7207*	*14,31*	43,37	55,20	1,43	56 180	71 431	4567	14 289	4070	7683	3896	24
314 218	*94 644*	*12 566*	*29,52*	16,77	72,77	10,46	2751	22 603	in Rol. 215	2607	40	1890	551	25
2 524 313*	*34 722*	*4610*	*7,25*	36,05	58,52	5,43	208 602	64 641	3902	10 172	666	1177	761	26
2 841 210	*57 818*	*7676*	*14,54*	37,51	59,96	2,63	185 204	54 703	8836	31 765	7938	—	5150	27
3 677 238	*92 719*	*12 310*	*14,15*	34,60	62,27	3,13	131 333	152 495	22 868	128 332	15 331	6154	10 214	28a
347 958	*166 487*	*22 104*	—	37,05	43,11	19,84	—	—	—	—	—	—	—	- b
2 383 637	*122 006*	*16 198*	*15,93*	37,27	53,77	8,46	117 594	113 380	11 064	20 881	8433	9881	1826	29
1 531 528	*68 098*	*9041*	*12,70*	39,00	53,80	7,20	81 023	137 786	13 216	12 765	6873	in Rol. 218	5116	30a
410 526	*18 006*	*2931*	*6,55*	41,76	51 98	6,26	42 297	23 552	141	10 326	2713	" " 218	1286	- b
539 044	*17 691*	*2349*	*5,96*	54,33	38,06	7,61	76 332	85 735	90	4418	1427	" " 218	2385	- c
1 072 517	*40 229*	*5341*	*14,89*	26,23	67,98	5,82	54 824	24 743	2102	5101	705	623	2944	31
1 336 643	*58 381*	*7751*	*10,59*	29,02	65,93	5,05	64 015	50 704	2886	12 168	4762	16 539	1800	32

(Forts.) **III. Finanz-**

(Forts.) **A. Einnahmen.**

	II. **Privatbahnen.** (Forts.)	205 Für Fahrzeuge aller Art. a. für Equipagen. Thlr.	205 b. für Eisenbahn-Fahrzeuge. Thlr.	205 c. für sonstige Fahrzeuge (Möbelwagen, Schlitten ꝛc.). Thlr.	206 Für Thiere. a. für Pferde. Thlr.	206 b. für Rindvieh, Schweine und sonstige Thiere. Thlr.	207 Nebenerträge (Lagergeld, Provision, Frachtzuschlag ꝛc.). Thlr.	208 Zusammen im Güter-Verkehre. Thlr.	209 Durchschnittlich pro Meile Bahnlänge. Thlr.	209 pro Kilometer Bahnlänge. Thlr.	210 Aus sonstige Quellen (Pacht, Wagermiethe, Erlös für verkaufte Materialien u. s. w.). Thlr.
33	Brünn-Rossitzer	8	—	—	—	243	1117	139 685	37 249	4945	2219
34	Buschtiehrader a. Kralup-Kladno	—	—	—	12	107	11 633	354 182	92 235	12 246	5038
	Buschtiehrader b. Prag-Wejhybka										
	Buschtiehrader c. Pferde-Bahn	—	—	—	—	24	59	153 347	20 556	2729	206
35	Frankfurt-Hanauer	115	56	29*	in Kol. 206b	6271	2327	116 404	21 320	2831	8077*
36	Galizische Carl-Ludwig-B.	in Kol. 202	in Kol. 202	in Kol. 202	" " 202	in Kol. 202	39 983	2 692 330	57 516	7637	34 340
37	Glückstadt-Elmshorner	53	—	—	128	980	810	32 468	7215	958	3630
38	Graz-Köflacher	68	—	—	112	304	2195	220 810	41 581	5521	5445
39	Hessische Ludwigs-E.	911	—	—	in Kol. 206b	21 190	5034	836 682	34 304	4554	36 865
40	Homburger	—	—	—	—	50	274	13 145	5454	724	2235
41	Kaiser Ferdinands-Nordb.	11 380	6302	—	22 025	809 857	212 648	8 865 796	110 353	14 651	199 349
42	Kaiserin Elisabeth a. Lokom.-Bahn	7730	in Kol. 205a		14 473	125 760	74 455	2 419 388	42 097	5589	72 345
	Kaiserin Elisabeth b. Pferde-Bahn	2673	—	in Kol. 205a	—	—	3551	289 102	16 643	2209	2508
43	Köln-Mindener (u. Gießener)	2082	5882	11 462	23 899*	120 629	30 663	6 327 513	91 836	12 193	917 696*
44	Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	4140	in Kol. 205a	in Kol. 205a	in Kol. 206b	17 003	4434	711 688	35 926	4770	37 492
45	Leipzig-Dresdener	1770	703	144	5154	17 941	81 493*	1 332 902	80 635	10 706	197 175*
46	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	—	—	—	—	159	—	1902	2378	315	4395
47	Lübeck-Büchener	187	—	—	in Kol. 206b	4445	6689	173 964	27 613	3666	15 436
48	Lüttich-Mastrichter	29	—	—	556	3679	3427	48 681	12 612	1674	117
49	Magdeb.-Köth.-Halle-Leipz.	2425	906	—	9617	26 481	60 400	1 413 992	73 037	9697	118 164
50	a. Magdeburg-Halberstädter	799	—	—	4269	12 340	—	759 872	65 002	8630	172 647
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	5566	—	—	in Kol. 206b	19 740	21 590	333 171	23 299	3093	32 771
	c. Cöthen-Bernburger	22	—	—	66	519	—	60 291	15 073	2001	11 756
51	Mecklenburgische	1094	—	—	—	27 725	452	295 281	15 323	2034	26 373
52	Mohacs-Fünfkirchener	87	—	—	19	162	—	402 397	49 802	6612	1038
53	Neisse-Brieger	53	—	89	392	702	2380	72 142	11 673	1550	11 927
54	Niederländische Rhein-E.	1787	1162	24	4607	62 163	109 354	837 457	36 035	4784	120 138
55	Niederschlesische Zweigbahn	534	—	—	707	4428	2324	173 750	18 290	2428	15 454
56	a. Oesterreichische nördliche	8793	—	—	13 135	81 933	137 246	3 577 228	57 410	7622	48 903
	b. Oesterreich. südöstliche	9607	—	—	20 294	436 323	133 093	4 149 213	45 027	5978	26 618
	c. Wien-Neu-Szönyer	1110	—	—	5907	44 654	36 879	636 259	30 399	4036	18 249
57	Oppeln-Tarnowitzer	85	—	—	416	1305	5956	139 818	13 816	1834	28 503
58	a. Pfälzische Ludwigsbahn	315	—	—	in Kol. 206b	14 528	3669	992 172	49 020	6508	94 851
	b. Pfälzische Maximiliansb.	79	—	—	" " 206b	2198	1591	163 635	22 113	2936	39 333
59	Rheinische	2633	1216	—	10 058	34 543	33 227	1 722 032	34 551	4587	174 519
60	a. Südbahn, Oesterreichische	38 221	in Kol. 205a	in Kol. 205a	64 497	104 631	in Kol. 199 bis 206	8 060 361	52 655	6991	123 031
	b. Nordtiroler	445	—	—	259	1680	2961	148 762	15 258	2026	7421
	c. Venetianische u. Südtirol	12 237	—	—	9928	26 873	in Kol. 199 bis 206	1 325 633	19 063	2531	19 083
61	Süd-Norddeutsche	4001	—	—	4053	5761	14 063	547 220	20 902	2775	21 593
62	Taunus-Bahn	94	—	—	in Kol. 206b	2690	4568	96 682	14 387	1910	15 275*
63	Theiß-Bahn	in Kol. 205c	in Kol. 205c	3312	3910	129 343	26 802	1 207 573	15 620	2074	10 066
64	a. Thüringische	3045	828	803	12 349	29 034	10 171	1 621 753	43 525	5779	189 063
	b. Werra-E.	3666	—	—	in Kol. 206b	23 621	1795	400 868	17 706	2351	41 301
65	a. Warschau-Wiener	4743	—	—	1619*	14 634*	3626	983 171	21 189	2813	174 162
	b. Warschau-Bromberger	857	—	205	in Kol. 206b	2237	611	184 501	9866	1310	85 530

211	212			213			214	215	216	217	218	219	220	

Ergebnisse.

							B. **Ausgaben.** 1) Für die Bahnverwaltung.							
	Durchschnittlich			Von den Einnahmen (Kol. 211) kommen				Unterhaltung			Unterhaltung			
Summe aller Einnahmen.	a. pro Meile Bahnlänge.		b. pro Nutzmeile.	a. auf den Personenverkehr (Kol. 195).	b. auf den Güterverkehr (Kol. 209).	c. auf sonstige Quellen (Kol. 210).	Besoldung der Bahnbeamten incl. Dienstkleidung ꝛc.	des Bahndamms, d. Schienen und Schwellen.	der Brücken und Durchlässe.	der Gebäude.	der Telegraphen.	der übrigen Anlagen.	des Inventars u. der Geräthe.	
Thlr.	Thlr.		Thlr.	Proc.	Proc.	Proc.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	
153 038	40 810	5448	37,87	7,27	91,28	1,45	12 746	14 813	523	3204	113	834	1115	33
368 568	95 981	12 743	—	2,54	96,09	1,37	9153	26 670	1074	4107	242	766	1736	34a
179 602	24 075	3196	—	14,50	85,38	0,12	5972	25 969	2370	6347	161	1676	1105	-b. c
280 589	51 390	6822	8,31	55,64	41,48	2,88	1982*	6810*	141	1708*	591	1452	551	35
3 298 966	70 476	9358	20,96	17,35	81,01	1,04	158 586	123 093	8881	22 027	in Kol. 219	17 830	in Kol. 219	36
73 762	16 391	2176	10,18	51,06	44,02	4,92	9692	4196	280	1995	686	1133	327	37
262 918	49 513	6574	16,20	13,94	83,98	2,08	11 608	15 903	2379	1821	186	322	1284	38
1 484 338	60 858	8080	8,37	41,15	56,37	2,48	78 922	12 379	4850	2452	in Kol. 216	—	1329	39
133 681	55 469	7365	9,16	88,50	9,83	1,67	5646	2952	182	1978	492	in Kol. 218	in Kol. 218	40
11 310 936	140 788	18 692	21,64	19,86	78,38	1,76	392 698	623 817	114 236	100 651	15 471	1376	46 309	41
3 899 682	68 499	9094	13,63	36,10	62,04	1,86	154 828	263 761	5049	37 462	20 646*	7782	—	42a
308 825	17 779	2360	—	5,57	93,62	0,81	16 342	23 199	3040	4530	—	176	in Kol. 224	- b
8 969 535	130 182	17 284	13,35	19,22	70,55	10,23	379 200	402 710*	9529	22 810	23 798	46 559	12 728	43
1 026 754	51 830	6881	10,45	27,04	69,31	3,65	73 321	71 478	1063	12 291	520	16 669	4827	44
2 253 083	136 303	18 097	15,48	32,09	59,16	8,75	50 793	121 149	74 981*	39 459	in Kol. 217	19 497	16 740	45
62 518	78 148	10 368	7,39	89,93	3,04	7,03	2112	1349	—	629	—	—	533	46
289 767	45 995	6107	14,06	34,64	60,03	5,33	11 253	11 720	694	6225	932	515	1022	47
129 238	33 481	4445	5,71	62,24	37,67	0,09	13 877	1406*	in Kol. 215	1458	171	2130	182	48
2 015 123	104 087	13 819	16,22	23,27	70,17	5,86	78 331	50 979	" " 215	12 925	7217	—	2297	49
1 276 717	109 214	14 500	15,64	26,06	59,32	13,52	62 021	47 378	792	5899	4353	5437	884	50a
527 253	36 871	4895	9,55	30,59	63,19	6,22	74 372*	9758	3049	5121	2837	—	1200	- b
97 610	24 403	3240	10,19	26,19	61,77	12,04	5910	16 205*	127	749	122	445	237	- c
561 576	29 142	3869	8,83	12,72	52,58	4,70	38 407	19 115	1673	6354	1496	8341	2840	51
434 517	53 777	7140	26,49	7,15	92,61	0,24	19 065	27 534	187	2657	79	263	2282	52
136 941	22 159	2942	10,95	38,61	52,68	8,71	11 291	3691	in Kol. 215	1191	405	322	473	53
1 980 249	85 208	11 313	12,58	51,64	42,29	6,07	6006	80 992	1203	9190	1886	—	in Kol. 215-217	54
269 626	28 382	3768	10,83	29,83	64,44	5,72	16 749	7167	552	6104	725	2467	885	55
5 280 841	84 751	11 252	17,69	31,33	67,74	0,93	130 210	208 690	22 122	27 64	6164	14 716	14 810	56a
5 814 303	63 096	8377	18,95	28,18	71,36	0,46	157 072	250 006	12 868	33 272	6830	12 676	15 462	- b
858 424	41 014	5445	20,70	23,75	74,12	2,13	34 699	67 745	3197	7676	1916	3598	2966	- c
195 900	19 357	2570	8,39	14,08	71,37	14,55	14 396	6012	133	1982	153*	916	464	57
1 387 464	68 551	9101	7,73	21,65	71,51	6,84	79 006	61 084	5723	8952	383	1459	896	58a
284 650	38 466	5107	5,49	28,69	57,49	13,82	24 176	13 778	—	2398	31	186	171	- b
3 716 198	74 563	9900	10,84	48,97	46,34	4,69	132 633	79 811	5720	12 023	15 819*	16 373	5962	59
11 307 597	73 867	9807	16,43	27,63	71,28	1,09	351 673	107 012	19 604	66 793	8614	19 735	49 245	60a
278 699	28 584	3796	16,55	43,96	53,28	2,66	20 809	9384	1105	3514	240	1773	725	- b
2 783 672	40 029	5314	11,89	51,69	47,62	0,69	172 418	55 261	1136	15 618	2202	9511	6439	- c
765 710	29 248	3883	9,47	25,71	71,47	2,82	48 894	113 807	8635	20 295*	2566	4941	1431	61
420 065	62 510	8299	9,06	73,35	23,01	3,64	15 614	7114	137	4583	531	1390	351	62
1 875 975	24 266	3222	16,14	35,09	64,37	0,54	163 027	128 868	23 928	33 564	5007	4633	14 835	63
2 764 595	74 197	9851	12,48	34,50	58,66	6,84	120 674	175 022*	4210	10 701	2384	14 628	8422	64a
622 566	27 498	3651	10,70	28,98	64,39	6,63	57 945	36 288	151	2337	817	2669	3074	- b
1 628 560	35 098	4660	10,18	28,94	60,37	10,69	116 677	69 073	4332	54 025	3630	7396	2634	65a
393 234	21 029	2792	8,32	31,33	46,92	21,75	40 508	10 988	67	9726	3243	831	697	- b

	I. Staatsbahnen.	221	222	223	224	225	226	227		228	229	230
		(Forts.) B. Ausgaben. 1) Für die Bahn-Verwaltung.								(Forts.) III. Finanz- 2) Für		
		Heizung der Wärterlokale. Thlr.	Grundsteuer, Feuerversicherung ꝛc. Thlr.	Reinigen der Bahn vom Schnee. Thlr.	Büreaubedürfnisse, Drucksachen und Formulare. Thlr.	Sonstige Ausgaben Thlr.	Zusammen. Thlr.	Durchschnittlich pro Meile Bahnlänge. Thlr.	pro Kilometer Bahnlänge. Thlr.	Besoldung der Betriebs-Beamten incl. Dienstkleidung ꝛc. Thlr.	Kosten Feuerung der Lokomotiven. Thlr.	Schmierung der Maschinen und Tender. Thlr.
1	Badische	10 417	1906	564	2193	9011*	588 819	*7908*	*1050*	429 617	113 893	11 683
2	Bayerische (u. gepcht. Zwgb.)	1196	—	in Kol. 21[illegible]	in Kol. 242	16 804*	1 270 337	*7348*	*976*	811 587	514 264	80 724
3	Braunschweigische	5107	861	866	3650	4146	351 850	*13 065*	*1734*	108 370	132 955	9912
4	Hannoversche	14 401*	1922	2355	4960	799	1 003 910	*8476*	*1125*	396 178	286 969	94 40[illegible]
5	Main-Neckar	1548	843	—	893	4162	134 089	*11 539*	*1532*	83 513	26 525	8861
6	Main-Weser	2408	2107	379	2109	430	244 872	*9209*	*1223*	131 315	68 580	7751
7	Nassauische	828	467	17	229	311	76 063	*3033*	*403*	102 990	31 199	6017
8	Preuß. Niederschles.-Märk.	61 409*	2687	6640	3890	27 594	656 234	*12 713*	*1688*	379 699	194 485	17 097
9	" Ostbahn	10 895	1572	9422	2934	1533	1 058 979	*9686*	*1286*	426 533	182 867	14 755
10	" Saarbrücker (u. Trier)	1217	3503	362	613	4425	256 975	*13 347*	*1772*	119 891	44 345	7501
11	" Westfälische	1376*	362	55	1095	10 025	336 827	*11 831*	*1570*	88 369	37 291	5511
12	Sächsische östliche	—	1120	406*	548	6176	319 048	*12 404*	*1647*	251 063	72 823	3264
13	Sächsische westliche	—	2993	305*	1143	6365	782 938	*16 113*	*2139*	442 488	99 812	11 292
14	Württembergische	in Kol. 239	2310	1258	882	2400	581 010	*8426*	*1119*	299 185	208 336	33 457
	II. Privatbahnen											
	a) unter Staatsverwaltg.											
15	Aach.-Düss. { a. Aach.-Düssel.	1323	2011	612	768	5080	76 312	*6676*	*886*	62 102	12 900	3856
	Ruhrorter { b. Ruhrort-Crf.	808	829	264	526	3725	47 117	*8412*	*1117*	48 590	7740	2314
16	Bergisch-Märkische	2262	4911	1383	1550	24 583	528 626	*11 020**	*1463*	366 179	81 693	31 683
17	a. Löbau-Zittauer	—	—	145*	72	526	38 304	*8493*	*1127*	25 830	8655	600
	b Zittau-Reichenberger	—	3470	44*	69	296	29 103	*8198*	*1081*	29 395	6182	429
18	a. Oberschlesische	2001	7189	5731	3448	16 219	357 804	*10 605*	*1408*	222 063	91 738	7917
	b. Breslau-Posen-Glogauer	709	6009	805	1653	9477	167 222	*6007*	*797*	72 665	29 272	2526
19	Stargard-Posener	4085	3088	405	677	3226	124 905	*5519*	*733*	70 446	30 493	2387
20	Rhein-Nahe-E.	1588	2142	245	399	1432	159 658	*9966*	*1323*	52 504	25 164	4385
21	Wilhelms-Bahn	725	2310	558	262	4582	92 662	*3949*	*524*	36 354	12 312	3477
	b) in Privatverwaltung.											
22	Aachen-Mastrichter	76	1462	152	286	921	71 685	*5781*	*768*	28 208	20 188	3287
23	Alberts-Bahn	349	1650	94	in Kol. 225	1222	31 612	*6186*	*821*	35 678	7117	777
24	Altona-Kieler	418	5791	374	185	9215	178 099	*9524*	*1264*	84 686	35 531	3165
25	Aussig-Teplitzer	in Kol. 239	446*	—	26	—	30 914	*9311*	*1236*	35 738	4450	2597
26	Bayerische Ostbahnen	14 479*	in Kol. 225	338	4449	9540	318 727	*4384*	*582*	223 252	100 352	7220
27	Berlin-Anhaltische	2392	9360	2499	9351	—	320 198	*6519*	*865*	200 588	109 012	24 572
28	a. Berlin-Hamburger	13 911	5884	in Kol. 225	900	9407	496 829	*12 527*	*1663*	193 307	151 291	11 648
	b Hamburg-Bergedorfer	—	—	—	—	—	39 457	*18 493*	*2509*	—	—	—
29	Berlin-Potsdam-Magdebgr.	1889	798	—	—	19 746	305 492	*15 636*	*2076*	138 544	94 603	5453
30	Berlin-Stettiner { a. Stammbahn	2329	6349	713	795	20 063*	287 058	*12 764*	*1695*	90 026	89 076	7525
	Berlin-Stettiner { b. Hinterpommer.	1589	1194	—	514	9577*	93 489	*4100*	*544*	35 148	33 292	2669
	Berlin-Stettiner { c. Vorpommersche	2007	2056	1122	541	13 584*	189 697	*6226*	*827*	45 891	51 662	4656
31	Böhmische Westbahn	in Kol. 239	4059	804	658	177	96 740	*3629*	*482*	56 671	23 174	7200
32	Breslau-Schweidnitz-Freib.	1495	4855	2344	356	7018	168 442	*7357*	*977*	40 904	55 287	13 201

Ergebnisse.

die Transport-Verwaltung.

231	232	233	234	235	236	237				238	239	
der Transportkräfte:						Reparaturkosten				Ergänzung der Transportmittel (d. h. soweit dies aus den laufenden Betriebs-Einnahmen und nicht aus dem Reserve- ꝛc. Fonds geschehen ist).	Heizung und Reinigung der Betriebs-Lokale.	
Putzen der Maschinen und Tender.	Schmieren der Wagen.	Reinigen der Wagen.	Beleuchtung der Züge.	Güterverladung.	Sonstige Kosten.	a. der Lokomotiven und Tender.	b. der Personenwagen.	c. der Lastwagen.	d. der sonstigen Transportmittel.			
Thlr.	Thlr.		Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	
16 103	6227	7951	5861	62 362	43 670	151 647	in Kol. 237c	209 762	in Kol. 237c	—	30 816	1
in Kol. 230	28 728	in Kol. 232	20 676	171 600	3684*	277 317*	" " 237c	426 254*	130 421*	in Kol. 237 u. 273b	153 938*	2
i. K. 230u. 235a	5585*	i. K. 232 u. 237b u. c	13 934*	in Kol. 228	—	112 457	24 521	33 641	—	16 239	—	3
in Kol. 230	16 100	in Kol. 232	4652	159 716*	30 752*	295 425	76 880	267 025	—	61 225	30 382	4
6965	1987	3105	1698	14 413	4035	539*	in Kol. 237c	757*	—	150 683*	5474	5
10 679	1899	2113	1144	30 325	12 806	111 291	12 422	25 440	—	—	18 546*	6
8903	1896	1663	966	2243	12 678	11 707	6829	6990	—	—	1696	7
37 510	5500	8483	14 857	172 646	95 330	134 589	in Kol. 237c	129 680	11 822	—	13 227	8
14 921	9404	1282	9229	—	7320	167 210	63 062	100 203	—	—	34 178	9
16 721	6068	1553	2022	7052	11 546	51 667	16 849	59 280	—	38 035	6803	10
15 528	1529	12 134	2112	9534	16 159	27 719	5255	21 221	6580	68 336*	7527	11
1356*	9225*	512*	5458	40 751	9789	36 120	10 396	35 743	in Kol. 237c	83 969	5550	12
3671*	14 878*	668*	7665	49 096	21 321	49 064	17 195	55 044	44	18 970	4333	13
51 822	7748	3917	2400*	24 676	10 966	196 702	in Kol. 237c	108 224	in Kol. 237c	—	79 893	14
2602	1644	291	1218	19 673*	5372	6643	2453	8709	338	—	in Kol. 225	15a
1561	896	175	731	9861*	9810*	3986	1472	5225	5145	1250	" " 225	- b
41 303	13 186*	659*	6841	49 097	2669	97 563	in Kol. 237c	138 259	4413	—	—	16
157*	777*	35*	850	3050	1481	7026	2686	3895	in Kolonne 237c	6247	744	17a
112*	555*	25*	401	3153	799	5019	1919	2782		—	883	- b
27 496	5210	4035	8434	28 865	47 400	92 407	in Kol. 237c	98 868		—	16 158	18a
8774	2387	1258	2691	9210	15 125	29 486		26 313		—	12 850	- b
7245	1016	1043	2472	3980	217	16 692		18 193	1499	—	8622	19
8333	3747	1094	1666	6674	4067	15 710	8441	23 260	6212	17 523	4011	20
5494	3315	373	1008	1294	7519	13 510	3218	10 448	in Kol. 238	1081	in Kol. 242	21
4596	2687	1057	605	3325	8047	24 600	4366	13 448	345	—	1690	22
1625	1947*	in Kol. 232	1447*	11 113	409	8107	in Kol. 237c	18 411	in Kol. 237c	—	198	23
in Kol. 230	1378	" " 232	848	37 275	8357	21 521	11 852	27 297	254	—	2008	24
" " 230	in Kol. 230	" " 230	487	in Kol. 228	2023	8459	2035	5502	3	—	3485*	25
8339	8944	" " 243	in Kol. 243	23 617	20 490	58 044	in Kol. 237c	44 179	233	3120	in Kol. 242	26
in Kol. 230	16 761	" " 232	21 671*	39 150	80 760*	42 243	" " 237c	40 522	2860	—	8932	27
17 466	9989	8100	24 372*	154 966*	55 472*	126 960	30 061	101 892	—	231 837	9545*	28a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- b
9970	6446	746	3409	39 859*	4856	64 724	38 236	42 595	in Kolonne 247c	—	8929	29
3892*	3703*	455*	2973*	74 928	5354	65 330	12 273	38 485		—	2516*	30a
1423*	1498*	177*	1160*	29 255	2091	27 458	8522	12 340		—	982*	- b
1857*	2552*	232*	1515*	38 196	2730	25 427	4307	8581		—	1283*	- c
2118	in Kol. 230	in Kol. 231	2047	12 000	4307	21 936	5919	18 935	615	—	9620	31
10 018	9574	270	1474	8306	19 200	45 512	5601	33 829	—	—	5755	32

II. Privatbahnen. (Forts.)	221	222	223	224	225	226	227		228	229	230
	(Forts.) B. Ausgaben. 1) Für die Bahn-Verwaltung.								(Forts.) III. Finanz- 2) Für		
	Heizung der Wärter-lokale. Thlr.	Grund-steuer, Feuerver-sicherung ꝛc. Thlr.	Reinigen der Bahn vom Schnee. Thlr.	Büreau-bedürfnisse, Druck-sachen und Formulare. Thlr.	Sonstige Ausgaben Thlr.	Zusammen. Thlr.	Durchschnittlich pro Meile Bahnlänge. Thlr.	pro Kilometer Bahnlänge. Thlr.	Besoldung der Betriebs-Beamten incl. Dienst-kleidung ꝛc. Thlr.	Kosten Feuerung der Loko-motiven. Thlr.	Schmierer der Maschinen und Tender. Thlr.
33 Brünn-Rossitzer	392*	—	149	322	492	31 703	9254	1229	8623	4664	765
34 Buschtêh-rader a. Kralup-Kladno	393	591	57	102	1875	46 766	12 178	1617	8857	9049	2061
b. Prag-Wejhybka	313	637	109	164	1164	45 987	6164	818	11 763	6032	2230
c. Pferde-Bahn											
35 Frankfurt-Hanauer	in Kol. 239	999	—	in Kol. 242	686*	14 920	2732	363	51 095*	16 854	2807
36 Galizische Carl-Ludwig-B.	15 655*	in Kol. 225	6056	3476	103 302	458 906	9803	1302	143 934	113 050	7492
37 Glückstadt-Elmshorner	56	1534	—	8	487	20 394	4532	601	5356	2838	342
38 Graz-Köflacher	1165*	518	1224	693	330	40 433	7614	1011	16 703	4363	842
39 Hessische Ludwigs-E.	2072*	9982	—	91	30 522*	142 599	5847	776	115 429	57 888*	15 736
40 Homburger	1372	2645	—	11	3529*	18 807	7804	1036	15 109	5240	381
41 Kaiser Ferdinands Nordb.	3421	8000*	34 934*	27 759	82 888	1 451 560	18 068	2399	577 184	352 283	76 618
42 Kaiserin a. Lokom.-Bahn	—	in Kol. 242	2370	7127	10 871	509 896	8957	1190	354 186	287 406	27 499
Elisabeth b. Pferde-Bahn	in Kol. 224	in Kol. 242 b. Hauptb.	766*	494	—	48 547	2795	371	48 259*	—	—
43 Köln-Mindener (u. Gießener)	6482	3427	2337	3229	334 039	1 246 848*	18 096*	2402	601 112	178 656	45 283
44 Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	4344	1029	466	1370	140	187 518	9466	1257	73 337	30 769	11 020
45 Leipzig-Dresdener	1264	30 256*	561	13 946	706	369 352	22 344	2966	281 507	58 629	15 607
46 Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	86	826	—	—	1046	6581	8226	1091	5879	2320	955
47 Lübeck-Büchener	730*	613	—	84	2378	36 166	5741	762	26 854	14 756	841
48 Lüttich-Mastrichter	—	654	—	68	9533*	29 479	7637	1014	26 790	4236	1263
49 Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	9508*	7420	723	in Kol. 223	11 239*	180 639	9330	1239	86 608	57 342	7282
50 a. Magdeburg-Halberstädter	806	315	—	—	18 549	146 434	12 527	1663	83 504	57 424	4303
b. Magdeb.-Wittenbergesche	1178	1300	2395	—	12 260	113 470	7935	1053	18 293	28 361	2696
c. Cöthen-Bernburger	376	246	46	5	236	24 704	6176	819	7303	6835	618
51 Mecklenburgische	994	942	875	225	1450	82 712	4292	570	48 149	20 656	2059
52 Mohacs-Fünfkirchener	1689	1634	46	47	5291	60 774	7522	999	17 259	13 493	3943
53 Neisse-Brieger	196	108	237	109	388	18 411	3158*	419*	8778	5502	534
54 Niederländische Rhein-E.	s. K. 215—217	5946	—	s. K. 215—217	43 271	148 494	6389	848	125 266	56 922	10 909
55 Niederschlesische Zweigbahn	274	279	42	48	2239	37 531	3951	524	16 751	13 100	1451
56 a. Oesterreichische nördliche	—*	13 666*	8512	3446	17 664*	467 164	7496	995	423 338	148 033*	15 083
b. Oesterreich. südöstliche	—*	i. K. 222 d. nördl. Linie	2720	6677	20 396*	517 979	5621	746	448 612	221 816*	13 079
c. Wien-Neu-Szönyer	—*		1487	1032	2137*	126 453	6042	802	88 102	66 706*	1742
57 Oppeln-Tarnowitzer	623*	56*	178	124	603	25 700	2539	337	14 514	6821	1343
58 a. Pfälzische Ludwigsbahn	4436	4851	—	—	506	167 296	8266	1097	103 960	35 927	5891
b. Pfälzische Maximiliansb.	1172	1045	—	—	834	43 794	5918	786	32 086	8450	1676
59 Rheinische	2295	6393	—	2110	5172	284 311	5704	757	367 396	89 103	14 698
60 a Südbahn, Oesterreichische	—	—	45 705	22 022	—	990 433	6470	859	1 348 852*	484 810	45 946
b. Nordtiroler	—	378	652	478	344	39 402	4041	537	33 558	18 858	993
c. Venetianische u. Südtirol.	in Kol. 239	3869	—	4425	45 265	316 144	4545	603	391 736	114 831	15 459
61 Süd-Norddeutsche	—	12 558	1540	419	2537	217 623	8313	1104	94 533	32 585	7595
62 Taunus-Bahn	470*	3286	130	172	1027	34 805	5180	688	46 603	38 850*	4646
63 Theiß-Bahn	8666	12 128	5420	3509	324	403 909	5225	694	64 461	175 804	79 766
64 a. Thüringische	2384	4029	708	1282	2776	347 220	9319	1237	132 804	109 788	9693
b. Werra-E.	1354	1417	66	467	1123	107 708	4757	632	39 647	34 416	2111
65 a. Warschau-Wiener	32 150*	—	—	4075	3515	297 507	6412	851	161 283	67 409	10 208
b Warschau-Bromberger	10 984*	—	314	1296	1759	80 416	4300	571	57 531	18 992	3344

231	232	233	234	235	236	237				238	239	
	Ergebnisse.											
	die Transport-Verwaltung.											
	der Transportkräfte:					Reparaturkosten						
Heizen der Maschinen und Tender. Thlr.	Schmieren der Wagen. Thlr.	Reinigen der Wagen. Thlr.	Beleuchtung der Züge. Thlr.	Güterverladung. Thlr.	Sonstige Kosten. Thlr.	a. der Lokomotiven und Tender. Thlr.	b. der Personenwagen. Thlr.	c. der Lastwagen. Thlr.	d. der sonstigen Transportmittel. Thlr.	Ergänzung der Transportmittel (d. h. soweit dies aus den laufenden Betriebs-Einnahmen und nicht aus dem Reserve- rc. Fonds geschehen ist). Thlr.	Heizung und Reinigung der Betriebs-Lokale. Thlr.	
L. R. 229 u. 230	286	L. R. 225 u. 232	—	4471	274	2993	334	3313	3448*	—	57	33
1365	920	in Kol. 232	951	6411	—	9485	432	8426	1578	—	1091	34a
1301	635	560	638	1035	6819	6323	1217	8903	1087	—	1026	- b u. c
L. R. 229 u. 230	567	in Kol. 228	in Kol. 239	in Kol. 228	3820*	10 058	4725	in Kol. 237b	in Kol. 237b	—	5005*	35
14 110*	17 393*	12 705*	L. R. 230–233	15 088	7704	70 979	14 728	98 795	1408	—	19 569	36
230	64	68	48	in Kol. 236	4366	1657	1118	2441	400	—	—	37
519	528	in Kol. 237b	143	13 239	—	4005	2018	3594	124	—	693	38
8096	2050	5225	1648	36 939	7471	20 880	7814	12 680	—	—	11 634*	39
1047	112	372	1107	894	547	3511	2557	in Kol. 237b	—	—	in Kol. 231	40
29 124	in Kol. 230	71 061*	13 247	205 367	73 290*	384 466	84 942	254 322	57 876*	—	10 588	41
in Kol. 230	13 100*	in Kol. 232	4548*	91 228	24 429*	94 680	37 807	50 479	in Kol. 237c	—	28 508	42a
—	1694	—	—	11 821	108 351*	—	1069	13 396	—	6420*	in Kol. 236	- b
57 105	29 437	12 889	12 343	119 025	92 879	408 063*	in Kol. 237c	289 484*	77 495*	—	34 753	43
in Kol. 230	3060	in Kol. 232	1750	9921	10 698	54 216	12 518	17 104	464	29 951	5061	44
" " 230	in Kol. 230	" " 230	14 276*	in Kol. 228	—	38 101	in Kol. 237c	56 568	in Kol. 237c	—	8371	45
—*	576	209	100	—	—	2702	2154	—	—	1780	190	46
436	292	5155	900	in Kol. 236	12 299	8876	3306	6545	—	—	1722*	47
617	in Kol. 230	in Kol. 231	796	405	217	4447	in Kol. 237c	3902	—	—	863	48
8579	7392	53 961	6816	64 040	3383	40 190	11 641	26 943	—	—	723	49
4584	5421	673	2550	12 786	3935	35 600	9405	20 646	in Kol. 237c	—	4678	50a
3848	1846	1090	1387	14 280	5844	13 861	3171	9831	—	—	—	- b
648	728	—	17	1627	1756	4566	570	1607	—	322	718	- c
512	660	26	1083	2618	505	17 394	7302	13 595	—	—	1180	51
866	4088	223	280	19 481	4559	13 047	300	11 648	674	—	739	52
704	1284*	in Kol. 232	351	1089	502	3200	in Kol. 237c	1570	499	—	294	53
in Kol. 230	7980	" " 232	1030	110 285*	29 200	57 307	34 268	54 416	—	—	966	54
1535	227	331	356	5615*	564	5332	1421	3333	—	—	349	55
in Kol. 230	17 082*	2974	14 338	67 352	13 745	215 807	30 620	191 653	113	—	10 491	56a
	20 241*	4338	12 687	62 507	19 162	186 027	35 679	208 965	684	—	12 334	- b
	1714*	666	2052	21 003	3677	40 046	2041	25 410	28	—	3520	- c
927	805	119	191	5078	895	6839	678	3617	448	—	129	57
11 745	6746	3540	1420	13 435	—	31 462	9207	24 366	—	—	8154	58a
2325	1130	876	520	4835	—	8628	3092	6700	—	—	2438	- b
26 658	10 640	in Kol. 232	4691	75 038	29 536*	48 118	14 418	38 067	—	—	34 679	59
in Kol. 228	27 463	" " 228	8711	196 763	21 819	250 334	93 218	82 498	in Kol. 237c	—	51 712	60a
576	1135	240	269	8806	3740	9128	2251	6148	32	—	1511	- b
in Kolonne 230	2310	in Kol. 239	14 223*	—	5770	64 104	20 309	33 563	744	—	2700	- c
	in Kol. 230	" " 230	3150	13 038	505	69 097	13 456	61 105	778	—	4323	61
	3939	" " 232	667	10 029	7465	6509	9370	in Kol. 237b	1283	—	3160	62
	in Kol. 230	" " 230	3419	31 589	4754	61 696	35 663	54 276	—	—	13 097	63
18 306	2370	4533	3590	85 581*	28 267	108 698*	26 403*	63 124*	—	—	22 582*	64a
5512	444	287	1566	14 052*	13 198	26 049	in Kol. 237c	11 950	—	—	5522*	- b
4632	23 872	677	2971	3489	3578	92 304	25 439	81 775	in Kol. 237c	—	—	65a
1139	5804	151	423	2063	848	16 097	in Kol. 237c	8078	5 32*	—	—	- b

		240	241	242	243	244	245		246	247	248	249
		(Forts.) III. Finanz-										
		(Forts.) B. Ausgaben. 2. Für die Transport-Verwaltung.							3. Für die allge-			
	I. Staatsbahnen.	Wagenmiethe (u. Konventionalstrafen). Thlr.	Entschädigungen im Güter-Verkehre. Thlr.	Drucksachen u. Büreaubedürfnisse. Thlr.	Sonstige Ausgaben Thlr.	Zusammen. Thlr.	Durchschnittlich a. pro Nutzmeile. Thlr.	b. pro Achsmeile. Sgr.	Besoldung ꝛc. der Verwaltungs-Vorstände ꝛc. Thlr.	Besoldung der Büreau- und Kassen-Beamten. Thlr.	Gerichtskosten, Stempel, Porto und Inserate. Thlr.	Drucksachen, Schreibmaterialien u. sonstige Büreaubedürfnisse Thlr.
1	Badische	59 886	6100	26 731	51 377	1 235 686	2,73	3,04	1557	29 049	324	5676
2	Bayerische (u. gepacht. Zwgb.)	219 192	2472	46 264	17 196*	2 904 317	3,28	2,01	in Kol. 247	38 740	15 636	in Kol. 24
3	Braunschweigische	in Kol. 243	311	8150	39 575*	505 650	2,66	1,92	7050	59 180	—	3258
4	Hannoversche	4351*	8741	24 180	16 736	1 773 720	2,90	2,13	in Kol. 247	144 879	7237	36 412
5	Main-Neckar	22 497	2079*	7467	939	341 537	3,98	4,30	12 566	in Kol. 246	—	2947
6	Main-Weser	76 003	2706	6824	19 262*	539 106	3,79	2,60	6235	32 433	275	4894
7	Nassauische	15 097	110	7141	8546	226 671	1,67	2,30	5308	7954	139	1093
8	Preuß. Niederschles.-Märk.	316 959	1864	36 628	4857	1 575 233	3,51	1,63	6082	64 520	499	7048
9	" Ostbahn	89 802	3967	17 681	225 640	1 368 054	3,27	2,49	20 437	93 260	7840	in Kol. 24
10	" Saarbrücker (u. Trier)	104 357	210	5252	4259	503 411	3,55	3,56	3222	24 317	2061	1601
11	" Westfälische	53 771	199	5027	9878	393 680	3,59	2,41	5418	25 658	110	2057
12	Sächsische östliche	62 328	3323	7454	41 840	680 964	4,42	2,57	in Kol. 247	31 459	188	3482
13	Sächsische westliche	95 099	501	13 832	47 352	952 325	2,56	1,51	" " 247	41 028	231	2424
14	Württembergische	60 468	1126	21 085	14 842	1 124 847	2,09	3,30	6903	23 612	178	4089
	II. Privatbahnen											
	a) unter Staatsverwaltg.											
15	Aach.-Düss. / Ruhrorter a. Aach.-Düssel.	10 559	1180	3942	7907	151 389	2,28	2,06	3374	17 204	893	1808
	b. Ruhrort-Crf.	6335	1823	2379	920	110 213	3,33	2,41	2054	10 353	769	1085
16	Bergisch-Märkische	56 248	2896	19 716	55 409	967 814	2,75	2,32	in Kol. 247	70 680	1587	6644
17	a. Löbau-Zittauer	10 243	55	933	1679	74 943	5,12	2,87		2574	145	69
	b. Zittau-Reichenberger	7315	18	1236	3016	63 239	4,96	3,39		2334	2	421
18	a. Oberschlesische	232 604	4633	7349	54 003	949 180	3,36	1,46	6163	34 097	216	4196
	b. Breslau-Posen-Glogauer	61 906	1478	2345	16 232	294 518	2,76	1,71	4655	31 509	181	3471
19	Stargard-Posener	51 253	431	2308	1855	220 202	3,27	2,199	2546	19 307	22	4012
20	Rhein-Nahe-E.	64 041	107	3430	11 854	262 223	2,91	2,63	7571	21 527	506	3753
21	Wilhelms-Bahn	12 922	272	2017	19 305	133 919	2,30	1,72	4213	14 602	—	2328
	b) in Privatverwaltung.											
22	Aachen-Mastrichter	14 896	106	2635	13 200	147 286	3,10	3,60	—	4625	480	1269
23	Alberts-Bahn	4531	19	397	4706	96 482	2,80	3,33	1396	2541	573	763
24	Altona-Kieler	1151	202	4433	11 278	251 236	3,54	2,79	5407	11 181	877	1646
25	Aussig-Teplitzer	8740	—	301	5495	79 225	7,44	8,44	in Kol. 247	13 593	1183	2861
26	Bayerische Ostbahnen	—	36	10 294	94 087*	602 207	1,83	1,59	8084	19 563	42	11 485
27	Berlin-Anhaltische	21 865*	2132	11 178	3971	626 217	3,21	2,37	26 971	32 356	1153	4897
28	a. Berlin-Hamburger	76 112	1597	7943	45 371*	1 257 929	4,64	2,93	13 552	38 009	579	9530
	b. Hamburg-Bergedorfer	—	—	—	—	99 978	--	—	—	—	—	—
29	Berlin-Potsdam-Magdebg.	92 333	574	880	20 160	572 317	3,92	2,57	in Kol. 247	41 146	294	3149
30	Berlin-Stettiner a. Stammbahn	39 255*	299	4172	26 828*	467 090	3,67	2,59	3474	16 189	129	1541
	b. Hinterpommer.	15 326*	116	1628	10 474*	183 559	2,93	3,21	3522	16 412	131	1563
	c. Vorpommersche	20 010*	152	2126	13 676*	224 853	2,45	2,56	4707	21 932	175	2089
31	Böhmische Westbahn	4351	5024	3426	267	177 610	2,47	2,54	20 704	32 867	8764	4488
32	Breslau-Schweidnitz-Freibg	23 621	276	2996	18 457	294 281	2,33	2,02	in Kol. 247	17 786	500	1684

Ergebnisse.

250	251	252	253		254	255	256			257			258	
meine Verwaltung.					(Forts.) B. **Ausgaben.**									
Heizung, Reinigung u. Beleuchtung des Verwaltungs-Gebäudes.	Sonstige Ausgaben	Zusammen.	Durchschnittlich pro Meile Bahnlänge.	pro Kilometer Bahnlänge.	Zins für gepachtete Bahnstrecken.	Summe aller Ausgaben.	Durchschnittlich a. pro Meile Bahnlänge.	a. pro Kilometer Bahnlänge.	b. pro Nutzmeile.	Von den Ausgaben (excl. Kol. 254) kommen a. auf die Bahn- Verwaltung.	b. auf die Transport- Verwaltung.	c. auf die allgemeine Verwaltung.	Sämmtliche Ausgaben betragen Procente der Brutto-Einnahme.	
Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.		Thlr.	Thlr.	Thlr.		Thlr.	Proc.	Proc.	Proc.		
1634	5100	43 340	*582*	*77*	—	1 865 845	*25 058*	*3327*	*4,13*	31,56	66,12	2,32	48,01	1
1124	—	55 500	*321*	*43*	317 116	4 547 270*	*26 303*	*3492*	*5,14*	30,03	68,66	1,31	53,50	2
—	8061	77 549	*2880*	*382*	—	935 049	*34 722*	*4610*	*4,92*	37,63	54,08	8,29	43,50	3
s. Kol. 249	12 999	201 527	*1702*	*226*	—	2 979 157*	*25 153*	*3339*	*4,96*	33,70	59,54	6,76	48,71	4
—	815	16 328	*1405*	*187*	—	491 954	*42 337*	*5621*	*5,73*	27,26	69,42	3,32	53,33	5
1591	1616	47 044	*1769*	*235*	—	831 022	*31 253*	*4149*	*5,84*	29,47	64,87	5,66	44,09	6
2412	385	17 291	*689*	*92*	—	320 025	*12 760*	*1694*	*2,36*	23,77	70,83	5,40	41,95	7
1884	7911	87 944	*1701*	*226*	—	2 319 411	*44 932*	*5966*	*5,17*	28,29	67,93	3,79	37,15	8
3396	14 407	139 340	*1274*	*169*	—	2 566 373	*23 474*	*3116*	*6,14*	41,26	53,31	5,43	47,81	9
634	6785	38 620	*2006*	*266*	43 420	842 426	*43 753*	*5809*	*5,94*	32,16	63,01	4,83	57,80	10
1119	8265	42 627	*1497*	*199*	—	773 134	*27 156*	*3605*	*7,04*	43,57	50,92	5,51	68,02	11
1109	2075	38 313	*1489*	*198*	27 271	1 065 596	*41 431*	*5501*	*6,92*	30,73	65,58	3,69	54,45	12
984	4061	48 728	*1003*	*133*	68 460	1 852 451	*38 124*	*5062*	*4,99*	43,89	53,38	2,73	40,70	13
1491	2535	38 808	*563*	*75*	—	1 744 665	*25 303*	*3359*	*4,48*	33,30	64,47	2,23	48,00	14
284	3397	26 960	*2359*	*313*	—	254 661	*22 280*	*2958*	*3,83*	29,96	59,45	10,59	35,71	15a
170	3743	18 174	*3245*	*431*	—	175 504	*31 334*	*4160*	*5,31*	26,84	62,80	10,36	36,34	- b
1061	48 773	128 745	*2684**	*356*	—	1 625 185	*33 879**	*4498**	*4,68*	32,53	59,55	7,92	37,38	16
s. Kol. 251	2332	5120	*1136*	*151*	—	118 367	*26 245*	*3485*	*8,08*	32,36	63,31	4,33	75,34	17a
40	206	3003	*846*	*112*	—	93 345	*26 858*	*3566*	*7,49*	30,52	66,33	3,15	79,95	- b
628	7685	52 985	*1570*	*208*	—	1 359 969	*40 307*	*5351*	*4,92*	26,31	69,67	3,90	32,60	18a
525	2410	42 751	*1535*	*204*	—	504 491	*18 121*	*2406*	*4,73*	33,15	58,38	8,47	43,97	- b
—	4025	29 912	*1322*	*175*	—	375 019	*16 572*	*2200*	*5,56*	33,30	58,72	7,98	49,90	19
s. Kol. 251	4286	37 643	*2349*	*312*	—	459 524	*28 684*	*3808*	*5,10*	34,74	57,06	8,20	61,47	20
s. Kol. 249	7471	28 614	*1220*	*162*	5446	260 641	*11 110*	*1475*	*4,49*	36,31	52,48	11,21	40,49	21
274	414	7062	*569*	*76*	47 997	274 030	*22 029*	*2934*	*5,92*	31,72	65,16	3,12	79,71	22
135	2605	8013	*1568*	*208*	—	136 107	*26 635*	*3536*	*3,96*	23,22	70,89	5,89	52,90	23
519	4366	23 996	*1283*	*170*	—	453 331	*24 242*	*3219*	*6,39*	39,29	55,42	5,29	44,66	24
307	457	18 404	*5543*	*736*	—	128 543	*38 718*	*5141*	*12,04*	24,03	61,63	14,32	40,91	25
1090	8561	48 825	*672*	*89*	—	969 759*	*13 339*	*1771*	*2,98*	32,87	62,10	5,03	38,42	26
s. Kol. 239	8329*	73 706	*1503*	*200*	—	1 020 121	*20 759*	*2756*	*5,23*	31,39	61,38	7,23	35,90	27
2734	10 478	74 882	*1888*	*251*	150 023*	1 979 663	*49 916*	*6627*	*7,62*	27,18	68,75	4,09	53,94	28a
—	—	4605	*2203*	*293*	—	144 070	*68 933*	*9152*	—	27,41	69,39	3,20	41,40	- b
1038	2886	48 513	*2483*	*330*	—	926 322	*47 414*	*6295*	*6,19*	32,98	61,78	5,24	38,86	29
403	1855	23 591	*1049*	*139*	—	777 739	*34 581*	*4591*	*6,45*	36,91	60,06	3,03	50,78	30a
408	3462	25 498	*1118*	*148*	—	302 546	*13 270*	*1762*	*4,63*	30,90	60,67	8,43	73,70	- b
546	4627	34 076	*1118*	*148*	—	448 626	*14 724*	*1955*	*4,88*	42,28	50,12	7,60	83,23	- c
4522	7525	78 870	*2958*	*393*	22 384	375 604	*14 088*	*1870*	*5,21*	27,39	50,28	22,33	35,02	31
s. Kol. 239	11 705	31 675	*1383*	*184*	—	494 398	*21 594*	*2867*	*3,91*	34,07	59,52	6,41	36,99	32

	II. Privatbahnen. (Forts.)	240	241	242	243	244	245		246	247	248	249
		(Forts.) III. Finanz=										
		(Forts.) B. Ausgaben. 2. Für die Transport-Verwaltung.							3. Für die allge=			
		Wagenmiethe (u. Konventionalstrafen). Thlr.	Entschädigungen im Güter-Verkehre. Thlr.	Drucksachen u. Büreaubedürfnisse. Thlr.	Sonstige Ausgaben Thlr.	Zusammen. Thlr.	Durchschnittlich a. pro Nutzmeile. Thlr.	b. pro Achsmeile. Sgr.	Besoldung ꝛc. der Verwaltungs-Vorstände ꝛc. Thlr.	Besoldung der Büreau- und Kassen-Beamten. Thlr.	Gerichtskosten, Stempel, Porto und Inserate. Thlr.	Drucksachen, Schreibmaterialien u. sonstige Büreaubedürfnisse Thlr.
33	Brünn-Rossitzer	2207	14	458	36	30 966	7,66	4,85	—	in Kol. 214	—	36
34	Buschtêhrader a. Kralup-Kladno	23 519	—	1166	5445	80 756	—	—	—	6137	496	1621
	b. Prag-Wejhybka											
	c. Pferde-Bahn	285	—	820	2307*	52 981	—	—	—	2830	197	670
35	Frankfurt-Hanauer	11 020*	255*	4166	4101*	114 473	3,39	3,49	in Kol. 247	5245	in Kol. 243	128
36	Galizische Carl-Ludwig-B.	78 972	128	in Kol. 239	3536	619 591	3,94	1,76	33 334	82 453	2045	5912
37	Glückstadt-Elmshorner	148	—	360	133	19 569	2,70	3,41	1510	1661	279	244
38	Graz-Köflacher	9041	—	471	9699*	65 982	4,07	4,29	1400	5226	1384	992
39	Hessische Ludwigs-E.	52 811	5642	13 300	57 096	432 339	2,40*	2,57	in Kol. 247	18 328	4215	1063
40	Homburger	512	—	914	791	33 094	2,27	4,03	1971	1365	465	356
41	Kaiser Ferdinands Nordb.	46 837	3168	13 728	98 117	2 352 218	4,50	2,155	8633	121 196	17 113	5829
42	Kaiserin a. Volom.-Bahn	—	in Kol. 243	32 838	6220	1 052 928	3,69	3,09	58 348	99 619	in Kol. 249	21 957
	Elisabeth b. Pferde-Bahn	—	—	1863	1617*	194 490	—	—	1700	—	—	1367
43	Köln-Mindener (u. Gießener)	378 999	1441	19 385	123 593*	2 481 942*	3,69*	2,30*	—*	66 326	2182	9088
44	kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	61 694	813	4960	3073	330 409	3,36	2,75	4638	13 756	588	965
45	Leipzig-Dresdener	62 979	353	—	76 927*	613 318	4,31	2,74	in Kol. 247	33 771	1958	2073
46	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	—	—	—	375	17 240	2,04	3,41	—	514	171	172
47	Lübeck-Büchener	6276	90	1113	5247	94 708	4,60	3,66	2600	4516	22	911
48	Lüttich-Mastrichter	2122	1481	1340	706	49 185	2,17	10,87	1867	6191	839	1070
49	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	43 613	2442	6275	7668	434 698 / 57 235*	3,50	2,24	13 000	19 322	1082	4825
50	a. Magdeburg-Halberstädter	64 482	156	569	16 778	827 494	4,01	2,61	in Kol. 247	21 011	432	1377
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	17 737	167	100	460	122 972	2,23	2,07	4100	9604	in Kol. 249	3840
	c. Cöthen-Bernburger	1128	2	324	1287	30 056	3,14	4,51	1500	1775	137	161
51	Mecklenburgische	—	156	2994	10 967	129 856	2,04	2,11	9639	8587	276	1227
52	Mohacs-Fünfkirchener	—	13	635	76	91 324	5,57	3,9	3866	3209	1248	251
53	Neisse-Brieger	4960	1137	829	266	31 499	2,52	2,24	—	6054	439	634
54	Niederländische Rhein-E.	—	in Kol. 235	6000	1288	495 837	3,15	3,12	18 990	19 452	2775	348
55	Niederschlesische Zweigbahn	12 700	172	1377	260	64 877	2,61	2,17	2301	6068	202	916
56	a Oesterreichische nördliche	245	—	19 314	21 120*	1 191 308	3,99	2,31				
	b. Oesterreich. südöstliche	4766	—	17 871	17 665*	1 286 433	4,19	2,02	in Kol. 247	393 029*	in Kol. 249	33 199
	c. Wien-Neu-Szönyer	35	—	4369	5087*	266 198	6,42	4,26				
57	Oppeln-Tarnowitzer	2872	22	614	2816	48 728	2,09	2,47	2821	5147	190	427
58	a. Pfälzische Ludwigsbahn	—	15 320*	12 643	67 924*	351 740	1,96	1,40	8764	11 668	1004	4248
	b. Pfälzische Maximiliansb.	—	1025	4315	30 010*	108 106	2,04	2,32	1546	5418	728	1274
59	Rheinische	—*	3084	18 102	52 816*	827 044	2,41	2,47	in Kol. 247	55 629	1385	6354
60	a Südbahn, Oesterreichische	—	in Kol. 251	41 013	in Kol. 242	2 653 139	3,95	2,90	" " 247	95 152	in Kol. 249	4059
	b. Nordtiroler	1130	207	1316	1472	91 370	5,43	4,69	5000	11 702	301	390
	c. Venetianische u. Südtirol.	25 838	—	25 091	2041	718 719	3,01	2,82	in Kol. 247	64 879	in Kol. 249	7118
61	Süd-Norddeutsche	317	102	5687	8457	314 728	4,06	4,25	8800	31 453	6477	3685
62	Taunus-Bahn	1027	1580*	5751	1685	142 564	3,08	3,07	in Kol. 247	9670	131	806
63	Theiß-Bahn	—	16 217	4620	5418	550 780	4,74	2,91	14 266	30 927	10 885	8041
64	a. Thüringische	80 589	4037	14 548	17 120	732 033	3,30	2,30	5952	23 155	1664	2312
	b. Werra-E.	27 304	1420	3794	7238	194 510	3,34	2,19	4385	13 049	777	1584
65	a. Warschau-Wiener	46 958	4869	7184	3816	540 464	3,35	2,0	in Kol. 247	84 765	58 688	9203
	b Warschau-Bromberger	16 591	665	1985	11 879	146 122	3,09	2,92	" " 247	40 787	2315	1090

250	251	252	253		254	255	256			257			258	

Ergebnisse.

meine Verwaltung.

(Forts.) B. **Ausgaben.**

Heizung, Reinigung u. Beleuchtung des Verwaltungs-Gebäudes. Thlr.	Sonstige Ausgaben Thlr.	Zusammen. Thlr.	Durchschnittlich pro Meile Bahnlänge. Thlr.	Durchschnittlich pro Kilometer Bahnlänge. Thlr.	Zins für gepachtete Bahnstrecken. Thlr.	Summe aller Ausgaben. Thlr.	Durchschnittlich a. pro Meile Bahnlänge. Thlr.	Durchschnittlich a. pro Kilometer Bahnlänge. Thlr.	Durchschnittlich b. pro Nutzmeile. Thlr.	Von den Ausgaben (excl. Kol. 254) kommen a. auf die Bahn-Verwaltung. Proc.	Von den Ausgaben (excl. Kol. 254) kommen b. auf die Transport-Verwaltung. Proc.	Von den Ausgaben (excl. Kol. 254) kommen c. auf die allgemeine Verwaltung. Proc.	Sämmtliche Ausgaben betragen Procente der Brutto-Einnahme.	
—	1860	2422	646	86	—	68 091	18 139	2411	16,45	50,86	45,48	3,56	44,19	33
329	5505	14 088	3669	486	—	141 610	36 877	4896	—	33,02	57,03	9,95	38,42	34a
141	2400	6244	837	111	—	105 212	14 103	1872	—	43,71	50,36	5,93	58,58	- bc
in Kol. 239	617	5990	1097	145	17 463	152 846	27 994	3716	4,52	11,09*	84,56*	4,42*	54,47	35
9342	25 670	158 756	3391	450	—	1 237 253	26 431	3509	7,86	37,09	50,08	12,83	37,50	36
100	844*	4638	1031	137	—	44 601	9911	1316	6,13	45,73	43,88	10,39	60,68	37
1068	929*	10 999	2071	275	—	117 414	22 111	2936	7,23	34,44	56,19	9,37	44,66	38
888	5256	29 750	1220	162	—	604 688	24 792	3292	3,49	23,58	71,50	4,92	40,73	39
in Kol. 221	1969	6126	2542	338	—	58 027	24 078	3197	3,97	32,41	57,03	10,56	43,41	40
1963	3399	158 133	1968	261	—	3 961 911	49 314	6547	7,38	36,64	59,37	3,99	35,03	41
in Kol. 249	26 706	206 630	3629	482	—	1 769 454	31 081	4126	6,19	28,82	59,51	11,67	45,37	42a
—	3387	6454	372	49	—	249 491	14 363	1907	—	19,46	77,96	2,58	80,79	- b
1716	51 336*	130 648	1896	252	—	3 859 438*	56 015*	7437*	5,75*	32,21	64,21	3,58	43,03	43
633	5669	26 249	1325	176	10 900	553 076	28 020	3720	5,65	34,46	60,72	4,82	54,06	44
—	3310	41 112	2487	330	—	1 023 782	61 935	8223	7,03	36,08	59,21	4,01	45,44	45
117	1107	2081	2727	362	—	25 902	32 378	4296	3,06	25,41	66,56	8,03	41,43	46
471	1913	10 433	1656	220	—	141 307	22 430	2978	6,32	25,60	67,02	7,38	48,77	47
310	3141	13 418	3476	462	—	92 082	23 855	3167	4,07	32,01	53,42	14,57	71,25	48
659	15 495	54 383	2809	373	64 446	791 401	40 878	5427	6,37	26,97	64,21	8,12	39,27	49
848	2951	26 619	2277	302	—	500 547	42 818	5685	6,13	29,25	65,43	5,32	39,21	50a
in Kol. 249	1487	19 031	1331	177	—	253 473	17 865	2372	4,63	44,42	48,13	7,45	48,45	- b
240	231	4044	1011	134	—	58 804	14 701	1952	6,14	42,01	51,11	6,88	60,24	- c
388	822	20 939	1086	144	—	233 507	12 118	1609	3,67	35,42	55,61	8,97	41,58	51
259	206	9039	1119	149	—	161 137	19 943	2648	9,82	37,73	56,67	5,61	37,08	52
71	466	7664	1240	165	1456*	59 030	9552	1268	4,72	31,98	54,71	13,31	43,11	53
918	2761	45 244	1947	258	38 145	727 720	31 313	4157	4,62	21,53	71,91	6,56	36,75	54
660	50	10 197	1073	142	—	112 605	11 853	1574	4,52	33,33	57,61	9,06	41,76	55
		193 123	3099	411	—	1 851 595	29 716	3945	6,20	25,23	64,34	10,43	35,06	56a
in Kol. 249	39 985*	223 557	2426	322	—	2 027 969	22 007	2922	6,61	25,34	63,44	11,02	34,88	- b
		49 533	2367	314	—	442 184	21 127	2805	10,67	28,60	60,20	11,20	51,51	- c
812	607	10 004	988	131		84 432	8343	1108	3,62	30,44	57,71	11,85	43,10	57
1583	8672	35 939	1776	236	—	554 975	27 420	3640	3,09	30,14	63,38	6,48	40,0	58a
530	671	10 167	1374	182	—	162 067	21 901	2908	3,12	27,02	66,71	6,27	56,93	- b
5162	22 060*	90 590	1818	241	—	1 201 945	24 116	3202	3,51	23,65	68,81	7,54	32,34	59
in Kol. 249	75 088	174 299	1139	151	—	3 817 871	24 940	3311	5,68	25,94	69,49	4,57	33,76	60a
209	112	17 714	1816	241	—	148 486	15 229	2022	8,82	26,54	61,53	11,93	53,28	- b
in Kol. 239	164	72 161	1038	138	—	1 107 024	15 918	2113	4,73	28,56	64,92	6,52	39,77	- c
740	10 485	61 640	2354	313	—	593 991	22 689	3012	7,66	36,64	52,09	10,27	77,57	61
in Kol. 239	1663	12 270	1826	242	—	189 639	28 220	3747	4,10	18,35	75,18	6,47	45,15	62
4021	15 347	83 487	1080	143	—	1 038 176	13 429	1783	8,93	38,91	53,05	8,04	55,34	63
700	16 534*	50 317	1350	179	—	1 129 570	30 316	4025	5,10	30,74	64,81	4,45	40,86	64a
827	4413	25 035	1106	147	63 429	390 682	17 256	2291	6,71	32,91	59,44	7,65	62,75	- b
1612	5692	159 960	3447	458	—	997 931	21 507	2855	6,21	29,81	54,16	16,03	61,28	65a
134	6617	50 943	2724	362	—	277 481	14 839	1970	5,57	28,98	52,66	18,36	70,37	- b

		259				260	261		262	263	
									(Forts.) **III. Finanz-**		
		C. **Ueberschuß.**									
		Der Ueberschuß beträgt:					Der Ueberschuß				
	I. Staatsbahnen.	a. überhaupt. Thlr.	b. pro Meile Bahnlänge. Thlr.	b. pro Kilometer Bahnlänge. Thlr.	c. Procente des Gesammt-Anlage-Kapitals.	Außerdem Bestand aus dem Vorjahre. Thlr.	a. zur Verzinsung der Anleihen. Thlr.	b. zur Amortisation Thlr.	zur Entrichtung der Eisenbahn-Steuer. Thlr.	a. zu Zinsen und Dividenden für die Stamm-Actien. Proc.	b. Thlr.
1	Badische	2 020 731	27 139	3603	4,64	—	—	—	—	—	—
2	Bayerische (u. gepcht. Zwgb.)	3 952 396*	22 862	3035	5,20*	—	—	—	—	—	—
3	Braunschweigische	1 214 714	45 106	5989	14,36	1 131 000	—*	—	—	—	—
4	Hannoversche	3 137 489	26 490	3517	6,09	—	—*	—	—	—	—
5	Main-Neckar	430 528	37 050	4919	6,15	—	—	—	—	—	—
6	Main-Weser	1 053 725	39 629	5262	6,71	10 709	—	—	—	—	—
7	Nassauische	442 912	17 660	2345	2,49	—	—	—	—	—	—
8	Preuß. Niederschles.-Märk.	3 924 231	76 022	10 093	11,81	—	580 010	80 988	—	4*	388 994
9	„ Ostbahn	2 801 467	25 624	3402	6,14*	—	—	—	—	—	—
10	„ Saarbrücker (u. Trier)	614 825	31 932	4240	4,40	—	—	—	—	—	—
11	„ Westfälische	364 141*	12 790	1698	2,37	—	—	—	—	—	—
12	Sächsische östliche	891 296	34 653	4601	5,02	—	—	—	—	—	—
13	Sächsische westliche	2 698 671	55 540	7374	8,19	—	—	—	—	—	—
14	Württembergische	1 889 450	27 403	3638	4,91	—	—	—	—	—	—
	II. Privatbahnen										
	a) unter Staatsverwaltg.										
15	Aach.-Düss. / Ruhrorter { a. Aach.-Düssel	458 488	40 113	5326	5,90	—	141 005	27 500	4710	4⅗₀	169 334
	{ b. Ruhrort-Crf.	307 472	51 896	7288	8,31	532	83 355	14 300	7128	6⅓	100 000
16	Bergisch-Märkische	2 723 064	56 766*	7537*	7,79	—	1 041 548	69 428	89 375	7½	975 000
17	a. Löbau-Zittauer	38 735	8589	1140	1,43	—	8740	6000	—	—	—
	b. Zittau-Reichenberger	23 906	6734	894	0,66	—	—	—	—	—	—
18	a. Oberschlesische	2 811 399	83 326	11 063	16,04	1142	338 632*	66 461	163 426	10	1 245 000
	b. Breslau-Posen-Glogauer	648 216	23 284	3091	5,33	2	468 802	—	—	—	—
19	Stargard-Posener	376 495	16 637	2209	5,72	1496*	62 410	15 440	—	3½	175 000
20	Rhein-Nahe-E.	288 069	17 982	2387	1,71	—	288 069*	—	—	—	—
21	Wilhelms-Bahn	383 140	16 332	2168	4,49	—	262 062	29 198	—	¾	18 000
	b) in Privatverwaltung.										
22	Aachen-Mastrichter	69 737	5624	747	1,26	—	69 737	—	—	—	—
23	Alberts-Bahn	121 195	23 717	3149	4,89	—	63 048	9200	—	4	36 000
24	Altona-Kieler	561 726	30 039	3988	11,21	—	47 582	—	—	11⅓	348 500
25	Aussig-Teplitzer	185 675	55 926	7425	8,11	—	28 771	6000*	15 476*	8,57	120 000
26	Bayerische Ostbahnen	1 554 554*	21 383	2839	—*	—	—	—	—	5	1 290 000
27	Berlin-Anhaltische	1 821 089	37 059	4920	11,75	4644	307 500	42 500	150 521	11⅔	1 005 833
28	a. Berlin-Hamburger	1 697 575	42 803	5683	12,22	—	336 527	127 500	—*	9,625*	770 000
	b. Hamburg-Bergedorfer	203 888	97 554	12 952	8,47	—	28 176*	3807*	7859*	10⅓	162 486*
29	Berlin-Potsdam-Magdebg.	1 457 315	74 592	9903	10,0	81 999	301 254	72 700	140 625	16	800 000
30	Berlin-Stettiner { a. Stammbahn	753 789	33 517	4450	8,29	626	32 085	7915	50 811	7⅙	552 205
	{ b. Hinterpommer.	107 980	4736	629	1,14	11 721*	—*	—	—	—	—
	{ c. Vorpommersche	90 418	2967	394	0,93	—	—*	—	—	—	—
31	Böhmische Westbahn	696 913	26 141	3471	4,85	—	670 918*	—*	25 995	—*	—*
32	Breslau-Schweidnitz-Freib.	842 245	36 787	4884	9,17	—	166 953	20 000	49 937	8⅓	442 000

264	265	266				

Ergebnisse.

(Forts.) C. **Ueberschuß.**

(und die früheren Bestände) sind verwendet:

zur Einlage a. in den Reserve-Fonds. Thlr.	zur Einlage b. in den Erneuerungs-fonds. Thlr.	Zuschuß zum Pensions-fonds. Thlr.	a. zu sonstigen Zwecken:	Thlr.	b.	Thlr.	c. auf die nächste Rechnung übertragen. Thlr.	
—	—	in Kol. 225	. . . . .	—	. . . . .	—	—	1
—	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	—	2
—	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	—	3
—	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	—	4
—	—	—	An die Staatskassen abgeliefert .	430 528	. . . . .	—	—	5
—	—	—	An die Staatskassen abgeliefert .	943 501	Zur Vermehrung der Betriebsmittel	120 933	—	6
—	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	—	7
3766	265 452	—*	Zu Erweiterungen u. Vervollständ. d. Bahn An die General-Staatskasse abgeliefert	282 944 2 304 606	der Restverwaltung überwiesen .	17 471	—	8
—	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	—	9
—	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	—	10
—	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	—	11
—	128 140	2235	Zu Vervollständigungen d. Bahn-Anlage	13 679	. . . . .	—	—	12
—	127 408	4153	. . . . .	—	. . . . .	—	—	13
—	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	—	14
7950	96 427	in Kol. 231	Staats-Präcipuum . . .	11 401	. . . . .	—	161	15a
3512	56 274	„ „ 231	Staats-Präcipuum . . .	43 104	. . . . .	—	331	- b
63 570	449 850	—	Genehmigung Bergisch-Märkischer und Umtausch von Prior. Wilhelm Prioritäts-Obligationen, Verzinsung und Amortisation fremder Kapitalien für Beschaffung von Betriebsmitteln . . .	34 293	. . . . .	—	—	16
—	—	284	. . . . .	—	. . . . .	—	—	17a
—	—	310	. . . . .	—	. . . . .	—	—	- b
15 149	638 900	—	Superdividende des Staats .	393 003	. . . . .	—	1223	18a
—	179 416	—	. . . . .	—	. . . . .	—	—	- b
5402	119 739	—	. . . . .	—	. . . . .	—	—	19
—	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	—	20
73 880	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	—	21
—	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	—	22
—	—	—	Ausgleichung schwebender Frachtdifferenzen, Tantième 2c.	12 947	. . . . .	—	—	23
163 644		2000	. . . . .	—	. . . . .	—	—	24
5175	—	690	Zur Verzinsung schwebender Schulden	9563	. . . . .	—	—	25
85 714	—	14 286	Zur Berichtigung des Staats-Antheils Dividenden-Rente pro 1864/65 . .	49 713 47 202	Zu sonstigen Zwecken . . . . Dem Baufonds der neuen Bahnlinien überw.	21 296 13 343*	—	26
—	316 658	in Kol. 250	. . . . .	—	. . . . .	—	2721	27
458 548	—	5000	. . . . .	—	. . . . .	—	—	28a
—	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	1560	- b
—	—	in Kol. 255	Zu Abgaben, Lasten und Renten	9209	Einschl. 130 527 Thl. Bestand des Jahres 1864 . . .		212 526	29
47 270	—	2718	Zur Sterbekasse der Beamten Zu Unterstützungen der Ober-Aufseher der Staats-Commerschen Bahn . . .	267 53 933	Tantième für den Verwaltungsrath	4000	3211	30a
—	116 633	2754	Zuschuß zur Krankenkasse . .	271	Der Stammb. in Folge Repartition überw.	43	—	- b
—	62 191	3681	Zuschuß zur Sterbekasse . .	362	Der Stammbahn für Unterhaltung d. Betriebsmittel in Folge Repartition überwies.	24 184	—	- c
—	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	—	31
—	140 000	4500	Zuschuß zum Baufonds Tantième des Betriebs-Direktors .	13 790 935	Reservirt für noch festzustellende Rechnungen	4129		32

	II. Privatbahnen. (Forts.)	259 a. überhaupt. Thlr.	259 b. pro Meile Bahnlänge. Thlr.	259 b. pro Kilometer Bahnlänge. Thlr.	259 c. Procente des Gesammt-Anlage-Kapitals.	260 Außerdem Bestand aus dem Vorjahre. Thlr.	261 a. zur Verzinsung der Anleihen. Thlr.	261 b. zur Amortisation der Anleihen. Thlr.	262 zur Entrichtung der Eisenbahn-Steuer. Thlr.	263 a. Der Ueberschuß zu Zinsen und Dividenden für die Stamm-Actien. Proc.	263 b. Thlr.
		(Forts.) III. Finanz-									
		C. Ueberschuß.									
		Der Ueberschuß beträgt:					Der Ueberschuß				
33	Brünn-Rossitzer	81 917	22 452	3067	4,[illegible]	—	14 066	1500	7216*	—	—
34	Buschtêhrader a. Kralup-Kladno	226 958	59 104	7847	14,92	—	—	14 683*	24 168	9,93	180 347
	Buschtêhrader b. Prag-Wejhybka	74 390	9972	1324	13,03	—					
	Buschtêhrader c. Pferde-Bahn										
35	Frankfurt-Hanauer	127 743	23 396	3106	5,70	—	27 757	7914	—	5,7	86 592
36	Galizische Carl-Ludwig-B.	2 061 713	41 044	5848	7,66	200 000	236 703	9660*	140 973	8,81	1 232 437
37	Glückstadt-Elmshorner	29 161	6480	860	2,91	—	23 530	—	—	—	—
38	Graz-Köflacher	145 504*	27 402	3638	7,74	—	47 773	—	15 754	5*	77 587*
39	Hessische Ludwigs-E.	879 650	36 066	4788	8,09	—	218 630	22 677	—	7½	515 715
40	Homburger	75 654	31 392	4168	4,76	—	29 578	7714	—	7*	32 000
41	Kaiser Ferdinands Nordb.	7 349 025*	91 474	12 145	14,04	—	759 140	26 950	599 223	13,95	5 458 186
42	Kaiserin Elisabeth a. Lokom.-Bahn	2 130 228	37 418	4968	4,06	—	1 748 296*	—	127 478*	—*	238 436
	Kaiserin Elisabeth b. Pferde-Bahn	59 334	3416	453	1,97	—					
43	Köln-Mindener (u. Gießener)	5 599 458*	81 269	10 789	9,02*	—	1 378 744*	106 800	361 670	15⅝	2 058 333
44	Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	471 678	23 810	3161	4,14	974	117 788	25 900	—	3 11/16	298 667
45	Leipzig-Dresdener	1 229 301	74 368	9874	13,47	—	132 500	37 500	—	20	1 000 000
46	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	36 616	45 770	6072	29,52	—	—	—	—	16	16 183
47	Lübeck-Büchener	148 460	23 565	3129	5,80	—	—	—	—	4½	115 110
48	Lüttich-Maastrichter	37 156	9626	1278	1,59	—	37 156	—	—	—	—
49	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz	1 223 722	63 209	8392	13,77	—	206 818	49 100	122 500	18¾	656 250
50	a. Magdeburg-Halberstädter	776 170	66 396	8815	16,26	55	138 820	5100	86 062	25	425 000
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	271 782	19 006	2523	4,34	—	81 875	17 700	—	3	91 857
	c. Cöthen-Bernburger	38 806	9702	1288	—*	—	—*	—	—	—	—
51	Mecklenburgische	328 069	17 025	2260	5,31	1218	71 206	28 633	—	3,5	152 250
52	Mohacs-Fünfkirchener	273 380	33 834	4492	6,03	—	211 426*	3173*	20 961	—	—
53	Neisse-Brieger	77 911	12 607	1674	6,49	198	4500	500	1345	4½	47 667
54	Niederländische Rhein-E.	1 252 529	53 895	7156	8,14	—	209 855	—	19 046	8,13*	947 786
55	Niederschlesische Zweigbahn	157 021	16 529	2194	6,99	734	48 857	11 353	1548	4 1/12	57 665
56	a. Oesterreichische nördliche	3 429 246*	55 035	7307	8,81						
	b. Oesterreich. südöstliche	3 786 334*	41 089	5455	9,63	43 834	3 325 916	309 694	1 134 799*	5	3 121 894
	c. Wien-Neu-Szönyer	416 240*	19 887	2640	4,18						
57	Oppeln-Tarnowitzer	111 468	11 014	1462	4,46	2500	—	—	1615	3¾	81 243
58	a. Pfälzische Ludwigsbahn	832 489	11 131	5461	8,0	—	110 418	10 857	—	9,2	613 336
	b. Pfälzische Maximiliansb.	122 583	16 565	2199	3,73	—	—	—	—	4,335*	122 583*
59	Rheinische	2 514 253	50 447	6698	6,79	—	614 000	81 000	73 075	6¼	1 217 922
60	a. Südbahn, Oesterreichische	7 489 726*	48 927	6496							
	b. Nordtiroler	130 213*	13 355	1774	—*	1 820 781	6 113 184	67 733	—	8	8 000 000
	c. Venetianische u. Südtirol.	1 676 648*	24 111	3201							
61	Süd-Norddeutsche	171 719	6559	871	1,23	—	167 488*	—*	4231*	—*	—*
62	Taunus-Bahn	230 426	34 290	4552	7,51	—	29 549	8000	6822*	7½	123 428
63	Theiß-Bahn	837 799	10 837	1439	2,88	—	831 700*	—	609 9	—	—
64	a. Thüringische	1 635 025	43 881	5826	7,62	64 125	551 483*	96 600	64 125*	8	720 000
	b. Werra-E.	231 884	10 242	1359	2,81	619	165 364*	—	—	2,6	130 179
65	a. Warschau-Wiener	630 629	13 591	1805	10,49	87 344	320 724*	50 000*	—	7 11/12*	310 381
	b. Warschau-Bromberger	115 753	6190	822	1,95	—	—	—*	—	1,966*	115 753

264	265	266				

Ergebnisse.

(Forts.) C. **Ueberschuß.**

(und die früheren Bestände) sind verwendet:

zur Einlage		Zuschuß zum Pensionsfonds.	a. zu sonstigen Zwecken:		b.		c.	
a. in den Reserve-Fonds.	b. in den Erneuerungsfonds.						auf die nächste Rechnung übertragen.	
Thlr.	Thlr.	Thlr.		Thlr.		Thlr.	Thlr.	
225	—	—	Zu 6 Proc. Zinsen für die Prioritäts-Actien	61 740	. . . . .	—	—	33
68 291	—	—	Zur Tantième an die Direktoren .	13 859	. . . . .	—	—	34
–	4509	857	Zur Krankenkasse der Werkst.-Arbeiter	114	. . . . .	—	—	35
30 148	—	in Kol. 251	Zu Zinsen und Provisionen . .	56 883	Zu Zinsen an den Staat . .	221 575	333 334	36
5559	—	72	. . . . .	—	. . . . .	—	—	37
2472	2341	in Kol. 251	Zur Tantième für den Verwaltungsrth.	4337	Zu Zinsen u. Inventar-Abschreibungen	8609	—	38
—	98 300	4300	Zuschuß zur Krankenkasse d. Angestellten	922	Zur Tantième für den Verwaltungsrath und die Beamten	19 106	—	39
3714	—	286	Zur Tantième für den Verwaltungsrath	2204	. . . . .	—	158	40
344 937	200 000	18 421	Zur Tantième an die Direkt.-Mitglieder	28 000	Dem Reservefonds überwiesen . .	2450	—	41
—	—	in Kol. 251	Zur Deckung von Agio und zu Zinsen und Verloosungen	75 352	. . . . .	—	—	42
12 900	555 598	846	Zur Extradividende des Staats .	887 925	Zu Zinsen für Vorschüsse, Tantième, Beitrag zum Dombau ꝛc.	236 642	—	43
30 000	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	297	44
—	—	5000	Dem Baufonds überwiesen . .	39 301	Entschädigung an die Postverwaltung	15 000	—	45
1714	—	571	Für Neubauten . . . . . Für Bahnerneuerung	1714* 11 537*	Für Grunderwerbung . . .	3549	1048	46
33 350	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	—	47
—	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	—	48
—	172 000	2000	Zur Kommunal-Einkommensteuer .	6002	. . . . .	—	9052	49
43 950	—	—	zur Amerti. d. Magdeb.-Wittenbergesch. Stamm-Actien Zusch. z. Betr. d. Magdeb.-Wittenbergesch. E.	22 939 26 978	Zu einer Extra-Reserve . . .	27 376	—	50a
3000	75 750	600	Zu Gratifikationen	1000	. . . . .	—	—	- b
—	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	—	- c
21 750	50 250	800	. . . . .	—	. . . . .	—	4398	51
—	27 851	—	Dem General-Gewinn- und Verlust-Conto der Donau-Dampfschifffahrt-G. überwiesen	9939	. . . . .	—	—	52
2400	21 600	—	. . . . .	—	. . . . .	—	97	53
22 040	—	—	Statutarisch verwendet . . .	53 802	. . . . .	—	—	54
—	37 300	1000	. . . . .	—	. . . . .	—	32	55
19 110	—	27 833	Dem Provisions- und Unterstützungsfonds der Diener und Arbeiter überwiesen	24 162	. . . . .	—	—	56
2500	22 500	—	Zur Deckung div. Restausgb. pro 1863	2122	. . . . .	—	3988	57
66 623	8075	5714	Zu Convertirungskosten . . .	17 466	. . . . .	—	—	58a
—	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	—	- b
10 000	409 727	in Kol. 251	Zur Tantième der Direktion u. des Administrationsrathes, zum Dombau ꝛc.	108 529	. . . . .	—	—	59
115 455	—	—	Zur Tantième an den Verwaltungsrath und die Oberbeamten	115 455	. . . . .	—	898 968	60
—	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	—	61
10 959	49 096*	2286	Als Beitrag zur Krankenkasse der Arbeiter	286	. . . . .	—	—	62
—	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	—	63
45 000	L. R. 215 u. 237	in Kol. 251	Zu Ergänzungsbauten . . .	148 817	Reserv. zur Eisenbahnsteuer pro 1864	73 125	—	64a
41 714	—	2400	. . . . .	—	. . . . .	—	250	- b
9297	—	in Kol. 251	Zur Tantième für die Gründer .	25 061	Zur Tantième für die Direktion .	2506	—	65a
—	—	" " 251	. . . . .	—	. . . . .	—	—	- b

(Forts.) **III. Finanz-Ergebnisse.**

	I. Staatsbahnen.	267 D. Reservefonds. Bestand am Schlusse des Jahres 1863. Thlr.	268 Einlage u. sonstige Einnahmen pro 1864. Thlr.	269 Ausgegeben im Betriebs-Jahre 1864 a. für Bahnanlagen (Schienen, Schwellen 2c.) Thlr.	269 b. für Betriebsmittel. Thlr.	270 Bestand am Schlusse des Jahres 1864. Thlr.	271 E. Erneuerungsfonds. Bestand am Schlusse des Jahres 1863. Thlr.	272 Einlage u. sonstige Einnahmen pro 1864. Thlr.	273 Ausgegeben im Betriebs-Jahre 1864 a. für Bahnanlagen (Schienen, Schwellen 2c.) Thlr.	273 b. für Betriebsmittel. Thlr.	274 Bestand am Schlusse des Jahres 1864. Thlr.
1	Badische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2	Bayerische (u. gepcht. Zwgb.)	—	—	—	—	—	—	—	339 397	390 608	—
3	Braunschweigische	50 000	—	50 000*	—	—	282 536	737 085	224 508	51 054	744 059
4	Hannoversche	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
5	Main-Neckar	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
6	Main-Weser	—	—	—	—	—		—	—	—	—
7	Nassauische	—	—	—	—	—	—	13 420	3072	10 348	—
8	Preuß. Niederschles.-Märk.	—*	3766	2064	1702	—	—*	265 452	178 361	87 091	—
9	" Ostbahn	—*	—	—	—	—	—*	—	—	—	—
10	" Saarbrücker (u. Trier)	—*	—	—	—	—	—*	—	—	—	—
11	" Westfälische	—*	—	—	—	—	—	—	—	—	—
12	Sächsische östliche	—	—	—	—	—	2 382 094	1 201 816	824 896	137 253	2 624 761
13	Sächsische westliche										
14	Württembergische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	II. Privatbahnen										
	a) unter Staatsverwaltg.										
15	Aach.-Düss. a. Aach.-Düsseld.	37 966	9465	1050	1287	45 094	104 600	122 334	47 434	43 780	135 720
	Ruhrorter b. Ruhrort-Crf.	5339	3751	2918	1626	4546	72 064	70 743	43 204	26 360	73 243
16	Bergisch-Märkische	115 781	78 115	6652*	9721	149 685	326 065	521 869	210 560*	171 046*	446 088
17	a. Löbau-Zittauer	—	—	—	—		—	—	—	—	—
	b. Zittau-Reichenberger	—	—	—	—		—	—	—	—	—
18	a. Oberschlesische	38 183	15 349	5149	in Kol. 269a	48 383	1 295 647	633 473	231 401	281 608	1 416 111
	b. Breslau-Posen-Glogauer	—	—	—	—	—	181 692	179 415	98 673	83 566	178 869
19	Stargard-Posener	20 000	5402	—	5402	20 000	264 226	119 739	100 194	43 920	239 851
20	Rhein-Nahe-E.	—*	—	—	—	—	—*	—	—	—	—
21	Wilhelms-Bahn	260 717	159 837	130 202	80 897	209 455	—*	—	—	—	—
	b) in Privatverwaltung.										
22	Aachen-Mastrichter	4236	—	—	—	4236	7899	—	—	—	7899
23	Alberts-Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
24	Altona-Kieler	356 894	81 491	92 757	12 000*	333 628	—	—	—	—	—
25	Aussig-Teplitzer	28 645	5175	—	—	33 820	65 795	—	—	—	65 795
26	Bayerische Ostbahnen	34 286	85 714	—	—	120 000	17 600*	21 429	—	—	39 029
27	Berlin-Anhaltische	50 000	—	—	—	50 000	450 228*	366 437	135 802	113 229	567 634
28	a. Berlin-Hamburger	927 417	262 777*	804 280	—	385 914*	—*	—	—	—	—
	b. Hamburg-Bergedorfer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
29	Berlin-Potsdam-Magdebg.	500 000	—	—	—	500 000	—	—	—	—	—
30	Berlin-Stettiner a. Stammbahn	83 728	47 570	47 384	—	83 914	959 528	369 916	143 560*	297 460*	888 424
	Berlin-Stettiner b. Hinterpommer.	133 350	—	1586*	—	131 764	327 358	187 460	21 095*	48 320*	445 403
	Berlin-Stettiner c. Vorpommersche	—	—	—	—	—	105 788	169 508	8190*	38 315*	228 791
31	Böhmische Westbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
32	Breslau-Schweidnitz-Freib.	20 000	—	—	—	20 000	238 632	165 996	98 893	57 690	248 043

(Forts.) **III. Finanz-Ergebnisse.**

II. Privatbahnen. (Forts.)	267	268	269		270	271	272	273		274
	D. Reservefonds.					E. Erneuerungsfonds.				
	Bestand am Schlusse des Jahres 1863. Thlr.	Einlage u. sonstige Einnahmen pro 1864. Thlr.	Ausgegeben im Betriebs-Jahre 1864 a. für Bahnanlagen (Schienen, Schwellen ꝛc.) Thlr.	b. für Betriebsmittel. Thlr.	Bestand am Schlusse des Jahres 1864. Thlr.	Bestand am Schlusse des Jahres 1863. Thlr.	Einlage u. sonstige Einnahmen pro 1864. Thlr.	Ausgegeben im Betriebs-Jahre 1864 a. für Bahnanlagen (Schienen, Schwellen ꝛc.) Thlr.	b. für Betriebsmittel. Thlr.	Bestand am Schlusse des Jahres 1864. Thlr.
3 Brünn-Rossitzer	22 821	325	7067	3258	22 821	—	—	—	—	—
4 Buschtiehrader a. Kralup-Kladno b. Prag-Wejhybka c. Pferde-Bahn	90 973	61 235	65 533	in Kol. 269a	86 675	—	—	—	—	—
35 Frankfurt-Hanauer	14 248	10	—	—	14 258	—	21 359*	21 359	—	—
36 Galizische Carl-Ludwig-B.	197 419	40 880	—	—	238 299	—	—	—	—	—
37 Glückstadt-Elmshorner	7859	5667	—	—	13 526	—	—	—	—	—
38 Graz-Köflacher	7027	2823	—	—	9850	1113	2396	—	—	3509
39 Hessische Ludwigs-E.	223 695	—	—	—	223 695	130 106	96 020	60 165	37 460	128 501
40 Homburger	11 782	3714	2636	—	12 860	—	—	—	—	—
41 Kaiser Ferdinands Nordb.	1 703 608	511 374	—	179 483	2 035 499	486 361	213 020	157 951	—	541 430
42 Kaiserin Elisabeth a. Lokom.-Bahn b. Pferde-Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
43 Köln-Mindener (u. Gießener)	100 000	40 068	31 523	8545	100 000	1 508 359	819 862	399 955	289 329	1 638 937
44 Kurf. Friedr. Wilh. Nordb	77 735	41 632	59 173	—	60 194	—	—	—	—	—
45 Leipzig-Dresdener	500 000	—	—	—	500 000	—	—	—	—	—
46 Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	1783	1832	—	—	3615	—*	—	—	—	—
47 Lübeck-Büchener	137 499	37 712	14 833	14 689	145 689	—*	—	—	—	—
48 Lüttich-Mastrichter	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
49 Magdeb.-Cöth.-Halle Leipz	249 611	—	111 611*	—	138 000	—	319 762	88 385	64 087	167 290
50 a. Magdeburg-Halberstädter	556 050	43 950	—	—	600 000	—	—	—	—	—
b. Magdeb.-Wittenbergesche	308 000	3000	—	—	311 000	96 006	94 021	39 760	—	150 267
c. Cöthen-Bernburger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
51 Mecklenburgische	—*	30 190*	51 592*	—	—*	167 346	50 285	5021	24 640	187 970
52 Mohacs-Fünfkirchener	—	—	—	—	—	223 634	27 881	—	—	251 515
53 Neisse-Brieger	11 217	3307	7596	—	6928	31 063	28 094	12 260	7650	39 247
54 Niederländische Rhein-E.	14 846	22 040	—	—	36 886	—	—	—	—	—
55 Niederschlesische Zweigbahn	39 006	1697	1587*	—	39 116	103 806	50 072	8982	6856 9*	138 031
56 a. Oesterreichische nördliche b. Oesterreich. südöstliche c. Wien-Neu-Szönyer	677 860*	19 110	43 834*	—	653 136	—	—	—	—	—
57 Oppeln-Tarnowitzer	7775	2875	—	—	10 650	80 024	30 514	10 707	8537	91 294
58 a. Pfälzische Ludwigsbahn	461 214	66 623	—	—	527 837	48 623	12 392	41 492	18 278	1245
b. Pfälzische Maximiliansb.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
59 Rheinische	100 191	63 672	8409*	16 565	138 889	945 674	474 793	82 148	62 468	1 275 851
60 a. Südbahn, Oesterreichische b. Nordtiroler c. Venetianische u. Südtirol.	1 373 444	191 389	—	—	1 564 833	—	—	—	—	—
61 Süd-Norddeutsche	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
62 Taunus-Bahn	94 068	10 959	—	—	105 027	132 705	51 807	10 905	18 111	155 496
63 Theiß-Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
64 a. Thüringische	16 939	45 000	—	60 433	1506	384 126	279 117	156 541	57 002	450 000
b. Werra-E.	180 931	40 000	53 062	67 974	99 895	—	—	—	—	—
65 a. Warschau-Wiener	107 674	9297	—	—	116 971	—*	—	—	—	—
b. Warschau-Bromberger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

IV. Vergleichung des Verkehrs

	I. Staatsbahnen.	275	276	277	278	279	280
		Betriebs-Bahnlänge	Gegen das Vorjahr wurden befördert:				Die Ein-
		a. 1864 (nach Kol. 12) Meilen.	b. gegen das Vorjahr mehr Meilen.	Personen mehr.	Personen mehr. Proc.	Personen weniger.	Personen weniger. Proc.	Güter (Kol. 172) mehr. Z.-Ctr.	Güter mehr. Proc.	Güter weniger. Z.-Ctr.	Güter weniger. Proc.	mehr a. überhaupt. Thlr.	mehr a. Proc.	mehr b. pro Meil Bahnlänge Thlr.
1	Badische	74,46	6,02	399 184	7,29	—	—	2 973 143	19,11	—	—	242 811	6,66	—
2	Bayerische (u. gepacht. Zwgb.)	172,88*	7,04	216 495	4,26	—	—	3 682 230	13,80	—	—	214 002*	2,58	—
3	Braunschweigische	26,93	0,31	62 832	5,65	—	—	6 007 243	30,39	—	—	288 454	15,50	9907
4	Hannoversche	118,44	0,80*	97 100	3,97	—	—	5 893 568	16,73	—	—	529 409	9,46	4149
5	Main-Neckar	11,62	—	47 262	4,34	—	—		—	96 234	2,54	8898	0,97	766
6	Main-Weser	26,59	—	19 229	2,35	—	—	880 674	15,44	—	—	141 180	8,10	5310
7	Nassauische	25,08	0,10	48 654	4,24	—	—	2 838 023*	65,74	—	—	192 695	33,79	7592
8	Preuß. Niederschles.-Märk.	51,62	—	224 238	12,49	—	—	3 716 944	15,31	—	—	691 248	12,45	13 391
9	„ Ostbahn	109,33	—	—	—	15 358	0,77	376 843	3,07	—	—	396 497	7,98	3627
10	„ Saarbrücker (u. Trier)	19,254	—	130 917	14,19	—	—	8 583 738	21,88	—	—	173 792	13,54	9026
11	„ Westfälische	28,47	1,37	—	—	52 532	6,97	1 409 881	14,01	—	—	99 778	9,62	2507
12	Sächsische östliche	25,72	—	60 989	3,80	—	—	1 414 501	8,88	—	—	88 113	4,72	3426
13	Sächsische westliche	48,59	—	—*	—	—	—	—*	—	—	—	596 503	15,69	12 276
14	Württembergische	68,95	4,31	212 784	4,75	—	—	619 968	3,78	—	—	6885	0,19	—
	II. Privatbahnen													
	a) unter Staatsverwaltg.													
15	Aach.-Düss. a. Aach.-Düssel.	11,43	—	27 997	2,55	—	—	1 359 424	18,17	—	—	92 633	14,93	8105
	Ruhrorter b. Ruhrort-Crf.	5,601	—	54 899	9,45	—	—	1 922 118	30,86	—	—	72 759	17,74	12 979
16	Bergisch-Märkische	47,97*	0,96	183 599	5,14	—	—	15 046 337	24,76	—	—	596 952	15,91	10 847
17	a. Löbau-Zittauer	4,51	—	23 972	12,95	—	—	455 451	19,54	—	—	22 165	16,43	4914
	b. Zittau-Reichenberger	3,55	—	20 462	14,20	—	—	359 178	20,01	—	—	15 950	15,44	4493
18	a. Oberschlesische	33,74	0,02	129 571	14,15	—	—	2 764 402	7,95	—	—	288 003	7,42	8468
	b. Breslau-Posen-Glogauer	27,84	—	—	—	2325	0,47	344 933	4,59	—	—	—	—	—
19	Stargard-Posener	22,63	—	—	—	13 249	4,03	—	—	659 192	12,20	—	—	—
20	Rhein-Nahe-E.	16,02	—	59 140	9,8	—	—	2 591 804	13,92	—	—	91 437	13,94	5707
21	Wilhelms-Bahn	23,46	—	43 372	13,67	—	—	—	—	579 765	6,43	—	—	—
	b) in Privatverwaltung.													
22	Aachen-Mastrichter	12,40	—	26 075	6,71	—	—	543 936	10 70	—	—	26 681	8,41	2152
23	Alberts-Bahn	5,11	—	98 106	23,85	—	—	423 255	6 50	—	—	13 132	5,38	2569
24	Altona-Kieler	18,70*	4,62	—*	—	—	—	—*	—	—	—	226 024	28,65	12 087
25	Aussig-Teplitzer	3,32	—	—	—	4808	2,98	1 494 798	19,14	—	—	43 258	15,96	—
26	Bayerische Ostbahnen	72,7	12,5	213 307	12,16	—	—	1 462 237	16,72	—	—	304 806	13,73	—
27	Berlin-Anhaltische	47,40*	—	30 072	3,43	—	—	1 433 088*	12,81	—	—	247 222*	9,39	5216
28	a. Berlin-Hamburger	39,66	—	273 553	24,37	—	—	1 495 338	15,65	—	—	877 910	31,36	22 186
	b. Hamburg-Bergedorfer	2,09	—	41 931	10,96	—	—	1 058 075	15,63	—	—	59 777	20,74	28 601
29	Berlin-Potsdam-Magdebg.	19,537	—	114 687	10,01	—	—	1 918 561	27,98	—	—	196 690	8,99	10 067
30	Berlin-Stettiner a. Stammbahn	22,49	—	105 861	13,87	—	—	—	—	549 849	7,10	105 505	7,40	4691
	Berlin-Stettiner b Hinterpommer.	22,8	—	29 219	11,32	—	—	127 519	6,85	—	—	41 904	11,37	1838
	Berlin-Stettiner c. Vorpommersche	30,47	17,34	—*	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31	Böhmische Westbahn	26,66	0,33	—	—	26 298	9,44	1 731 163	39,77	—	—	181 951	20,43	6406
32	Breslau-Schweidnitz-Freibg	22,895	—	69 324	8,45	—	—	1 364 413	8,94	—	—	85 218*	6,81	3722

281			282			283			284			285			286		

und Ertrages mit dem Vorjahre.

nahmen betrugen			Die Ausgaben (Kol. 255) betrugen						Der Ueberschuß betrug						Die Dividende betrug		
weniger			mehr			weniger			mehr			weniger					
a. überhaupt.		b. pro Meile Bahnlänge.	a. überhaupt.		b. pro Meile Bahnlänge.	a. überhaupt.		b. pro Meile Bahnlänge.	a. überhaupt.		b. pro Meile Bahnlänge.	a. überhaupt.		b. pro Meile Bahnlänge.	1864 (nach Kol. 253a)	im Vorjahre.	
Thlr.	Prec.	Thlr.	Thlr.	Prec.	Thlr.	Thlr.	Prec.	Thlr.	Thlr.	Prec.	Thlr.	Thlr.	Prec.	Thlr.	Prec.	Prec.	
—	—	1043	242 467	14,34	1338	—	—	—	344	0,02	—	—	—	2381	—	—	1
—	—	797	125 773*	2,54	—	—	—	358	88 229*	2,28	—	—	—	439	—	—	2
—	—	—	42 287	4,74	1185	—	—	—	246 167	25,42	8722	—	—	—	—	—	3
—	—	—	190 285	6,82	1446	—	—	—	339 124	12,12	2703	—	—	—	—	—	4
—	—	—	—	—	—	11 964	2,37	1029	20 862	5,09	1795	—	—	—	—	—	5
—	—	—	63 164	8,22	2375	—	—	—	78 016	8,0	2935	—	—	—	—	—	6
—	—	—	36 570	12,90	1413	—	—	—	156 125	54,44	6179	—	—	—	—	—	7
—	—	—	267 152	13,02	5175	—	—	—	424 096	12,12	8216	—	—	—	—	—	8
—	—	—	123 418	5,05	1129	—	—	—	273 079	10,80	2498	—	—	—	—	—	9
—	—	—	—	—	—	67 121	7,38	3486	240 913	64,43	12 512	—	—	—	—	—	10
—	—	—	78 254	11,36	1515	—	—	—	22 638	6,62	466	—	—	—	—	—	11
—	—	—	—	—	—	29 052	2,65	1130	117 165	15,14	4556	—	—	—	—	—	12
—	—	—	368 220	24,81	7578	—	—	—	228 283	9,24	4698	—	—	—	—	—	13
—	—	3408	138 877	8,64	461	—	—	—	—	—	—	131 992	6,52	3869	—	—	14
—	—	—	17 371	7,32	1520	—	—	—	75 262	19,64	6585	—	—	—	4 7/30	2,70	15a
—	—	—	15 086	9,40	2688	—	—	—	57 673	23,09	10 291	—	—	—	6 1/3	5	- b
—	—	—	63 955	4,10	668	—	—	—	532 996	24,34	10 179	—	—	—	7 1/2	6 1/2	16
—	—	—	22 025	22,66	4883	—	—	—	140	0,36	31	—	—	—	—	—	17a
—	—	—	13 764	16,87	3878	—	—	—	2186	10,06	615	—	—	—	—	—	- b
—	—	—	104 889	8,36	3086	—	—	—	183 114	6,97	5382	—	—	—	10	10 1/3	18a
33 086	2,79	1088	—	—	—	17 374	3,33	624	—	—	—	15 712	2,37	564	—	—	- b
128 718	14,62	5688	1794	0,48	79	—	—	—	—	—	—	130 512	25,74	5767	3 1/2	4 3/8	19
—	—	—	33 351	7,83	2081	—	—	—	58 086	25,35	3626	—	—	—	—	—	20
14 046	2,16	598	1843	0,71	79	—	—	—	—	—	—	15 889	4,15	677	3/4	1 1/2	21
—	—	—	—	—	—	9806	3,45	791	36 487	109,74	2943	—	—	—	—	—	22
—	—	—	—	—	—	8134	5,63	1592	21 266	21,29	4161	—	—	—	4	2 1/4	23
—	—	—	97 434	27,38	5210	—	—	—	128 590	29,69	6877	—	—	—	11 1/3	10	24
—	—	—	18 199	16,49	—	—	—	—	25 059	15,60	—	—	—	—	8,57	7,2	25
—	—	2147	140 630	16,36	—	—	—	434	164 176*	11,81	—	—	—	1713	5	5	26
—	—	—	16 307*	1,66	344	—	—	—	224 188	14,04	4730	—	—	—	11 1/6	9 3/4	27
—	—	—	381 943	23,91	9631	—	—	—	495 967	41,28	12 505	—	—	—	9,625	6,875	28a
—	—	—	29 858	26,14	14 286	—	—	—	29 919	17,20	14 315	—	—	—	10 1/3	8 2/3	- b
—	—	—	17 588	1,94	900	—	—	—	179 102	14,01	9167	—	—	—	16	14	29
—	—	—	54 476	7,53	2422	—	—	—	51 029	7,26	2269	—	—	—	7 1/6	8 4/11	30a
—	—	—	12 438	4,28	546	—	—	—	29 466	37,53	1292	—	—	—	—	—	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- c
—	—	—	—	—	—	55 295	12,63	2277	237 246*	51,61	8683	—	—	—	—	—	31
—	—	—	—	—	—	1228*	0,25	54	86 446	11,44	3776	—	—	—	8 1/3	7 1/2	32

	II. Privatbahnen. (Forts.)	275	276	277	278	279	280
					IV. Vergleichung des Verkehrs		
		Betriebs-Bahnlänge	Gegen das Vorjahr wurden befördert:				Die Ein-
		a.	Personen		Güter (Kol. 172)		mehr
		1864 (nach Kol. 12)	b. gegen das Vorjahr mehr	mehr.	weniger.	mehr.	weniger.	a. überhaupt.	b. pro Mei Bahnlän
		Meilen	Meilen.	Proc.	Proc.	Z.-Ctr. Proc.	Z.-Ctr. Proc.	Thlr. Proc.	Thlr
33	Brünn-Rossitzer	3,75	—	—* —	— —	— —	— —	— —	—
34	Buschtěhrader a. Kralup-Kladno	3,84	—	— —	8509 15,39	—* —	—* —	— —	—
	b. Prag-Wejhybka								
	c. Pferde-Bahn	7,46	—	—* —	— —	— —	— —	— —	—
35	Frankfurt-Hanauer	5,46	—	31 823 5,44	— —	310 320 15,93	— —	17 647 6,71	3232
36	Galizische Carl-Ludwig-B.	46,81	—	— —	18 973 5,76	1 894 284 37,44	— —	829 171 33,57	17 714
37	Glückstadt-Elmshorner	4,50	—	5202 4,02	— —	— —	25 794 3,44	8832 13,60	1962
38	Graz-Köflacher	5,31	—	— —	14 040 12,24	608 699 25,52	— —	43 176 19,65	8131
39	Hessische Ludwigs-E.	24,39	—	52 204 3,11	— —	2 926 717 28,69	— —	162 296 12,30	6654
40	Homburger	2,41	—	16 395 3,22	— —	30 046 9,62	— —	4613 3,87	1914
41	Kaiser Ferdinands Nordb.	80,34	—	— —	87 413 4,69	3 229 496 9,81	— —	1198 086* 11,85	14 913
42	Kaiserin Elisabeth a. Lokom.-Bahn	56,92	—	— —	48 698 3,69	3 025 938 32,97	— —	626 540 19,14	11 005
	b. Pferde-Bahn	17,37	—	— —	463 1,80	— —	68 433 6,47	— —	—
43	Köln-Mindener (u. Gießener)	68,9	0,007*	178 355 5,06	— —	16 161 383 17,53	— —	1 231 030 15,76	17 710
44	Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	19,81	—	4119 1,15	— —	954 044 15,09	— —	61 298 6,35	3094
45	Leipzig-Dresdener	16,52	—	1006 0,083	— —	650 340 4,81	— —	21 691 0,97	1313
46	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	0,8	—	45 360 5,35	— —	57 611 88,83	— —	4359 7,49	5449
47	Lübeck-Büchener	6,30	—	23 881 14,22	— —	482 734 22,81	— —	49 060 20,38	7788
48	Lüttich-Mastrichter	3,86	—	35 166 8,32	— —	366 557 25,61	— —	16 010 14,14	4148
49	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	19,36	—	6319 0,43	— —	2 604 655 14,98	— —	124 316 6,57	6421
50	a. Magdeburg-Halberstädter	11,60	—	60 303 7,99	— —	4 482 690 33,75	— —	204 492 19,08	17 493
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	14,3	—	58 681 31,50	— —	124 915 4,14	— —	26 671 5,33	1865
	c. Cöthen-Bernburger	4,0	—	6209 8,15	— —	131 062 6,84	— —	3905 4,17	976
51	Mecklenburgische	19,27	—	— —	4148 1,39	361 835 13,03	— —	62 564 12,54	3247
52	Mohacs-Fünfkirchener	8,08	—	2249 5,15	— —	132 957 3,17	— —	10 244 2,41	1268
53	Neisse-Brieger	6,18	—	17 749 13,83	— —	— —	3275 0,31	2715 2,02	440
54	Niederländische Rhein-E.	23,24	—	59 829 5,15	— —	1 857 509 33,80	— —	320 159 19,29	13 776
55	Niederschlesische Zweigbahn	9,8	—	6546 4,13	— —	523 676 23,98	— —	26 461 10,38	2786
56	a. Oesterreichische nördliche	62,31	—	— —	48 760 4,01	1 337 212 6,75	— —	214 011 4,22	3435
	b. Oesterreich. südöstliche	92,15	—	— —	28 180 3,16	4 038 106 30,17	— —	873 871 17,69	9483
	c. Wien-Neu-Szönyer	20,93	—	— —	55 819 21,98	436 198 9,95	— —	— —	—
57	Oppeln-Tarnowitzer	10,12	—	1661 2,26	— —	537 097 20,70	— —	26 380 15,56	2606
58	a. Pfälzische Ludwigsbahn	20,24	0,37	119 964 11,37	— —	4 599 649 26,65	— —	69 432 5,26	1544
	b. Pfälzische Maximiliansb.	7,40	1,18	80 525 25,94	— —	1 118 079 22,13	— —	34 740 13,90	—
59	Rheinische	49,84	3,70	366 067 11,17	— —	4 125 043 20,82	— —	486 024 15,08	4555
60	a. Südbahn, Oesterreichische	153,08	—	— —	242 500 6,16	666 328 2,56	— —	639 012 5,99	4174
	b. Nordtiroler	9,75	—	— —	21 638 8,93	196 934 16,56	— —	16 259 6,20	1668
	c. Venetianische u. Südtirol.	69,54	—	— —	102 190 5,24	645 541 10,62	— —	95 513 3,55	1373
61	Süd-Norddeutsche	26,18	—	8 106 2,77	— —	679 812 16,55	— —	75 810 10,99	2896
62	Taunus-Bahn	6,72	—	73 609 6,58	— —	283 101 18,21	— —	16 003 3,98	2395
63	Theiß-Bahn	77,31	—	— —	882 0,22	1 078 726 20,51	— —	117 122 6,66	1515
64	a. Thüringische	37,26	—	75 546 5,65	— —	1 396 480 12,13	— —	169 814 6,50	4396
	b. Werra-E.	22,64	—	16 370 3,93	— —	182 565 5,70	— —	39 581 6,79	1748
65	a. Warschau-Wiener	46,4	—	— —	200 546 42,94	950 447 12,92	— —	163 136 11,13	3516
	b. Warschau-Bromberger	18,7	—	— —	76 123 25,60	— —	228 495 8,97	— —	—

281			282			283			284			285			286		

und Ertrages mit dem Vorjahre.

nahmen betrugen			Die **Ausgaben** (Kol. 255) betrugen						Der **Ueberschuß** betrug						Die Dividende betrug		
weniger			mehr			weniger			mehr			weniger					
a. überhaupt.		b. pro Meile Bahnlänge.	a. überhaupt.		b. pro Meile Bahnlänge.	a. überhaupt.		b. pro Meile Bahnlänge.	a. überhaupt.		b. pro Meile Bahnlänge.	a. überhaupt.		b. pro Meile Bahnlänge.	1864 (nach Kol. 253a)	im Vorjahre.	
Thlr.	Prec.	Thlr.	Thlr.	Prec.	Thlr.	Thlr.	Prec.	Thlr.	Thlr.	Prec.	Thlr.	Thlr.	Prec.	Thlr.	Prec.	Prec.	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	33
31 730	7,93	8263	705	0,50	183	—	—	—	—	—	—	32 435	12,50	8446	9,93	10,0	34
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			
—	—	—	5968	4,06	1093	—	—	—	11 679	10,06	2139	—	—	—	5,7	5,5	35
—	—	—	115 148	10,26	2460	—	—	—	714 023	52,98	15 254	—	—	—	8,81	5,95	36
—	—	—	4549	11,36	1011	—	—	—	4283	17,22	951	—	—	—	—	—	37
—	—	—	22 829	24,14	4299	—	—	—	20 347	16,26	3832	—	—	—	5	3	38
—	—	—	64 977	12,04	2664	—	—	—	97 319	12,44	3990	—	—	—	7⅛	7	39
—	—	—	231	0,4	96	—	—	—	4382	6,15	1818	—	—	—	7	6⅞	40
—	—	—	59 948	1,54	746	—	—	—	1138 138*	18,32	14 167	—	—	—	13,95	11,69	41
—	—	—	258 120	17,08	4534	—	—	—	368 420	20,91	6471	—	—	—	—	—	42a
1680	0,54	97	—	—	—	16 387	6,16	944	14 707	32,95	847	—	—	—	—	—	- b
—	—	—	137 282*	3,69	1987	—	—	—	1083 747	26,91	15 263	—	—	—	15¾	12¹⁵/₁₆	43
—	—	—	50 293	9,96	2539	—	—	—	11 005	2,39	555	—	—	—	3¹⁵/₁₆	3⅞	44
—	—	—	29 205	2,94	1767	—	—	—	—	—	—	7514	0,61	454	20	20	45
—	—	—	1472	6,03	1840	—	—	—	2887	8,56	3609	—	—	—	16	15	46
—	—	—	20 646	17,11	3278	—	—	—	28 414	23,67	4510	—	—	—	4⅛	3½	47
—	—	—	2593	2,90	672	—	—	—	13 417	56,52	3476	—	—	—	—	—	48
—	—	—	42 209	5,63	2180	—	—	—	82 107	7,19	4241	—	—	—	18,75	17	49
—	—	—	41 935	9,14	3587	—	—	—	162 557	26,49	13 906	—	—	—	25	22¾	50a
—	—	—	31 713	14,17	2218	—	—	—	—	—	—	5042	1,82	353	3	3	- b
—	—	—	—	—	—	1355	2,25	339	5260	13,68	1315	—	—	—	—	—	- c
—	—	—	182	0,08	10	—	—	—	62 382	23,48	3238	—	—	—	3,5	2,5	51
—	—	—	—	—	—	1838	1,13	227	12 082	4,62	1495	—	—	—	—	—	52
—	—	—	2341	4,13	379	—	—	—	374	0,48	61	—	—	—	4⅛	4⅛	53
—	—	—	74 204	11,33	3193	—	—	—	245 955	24,44	10 583	—	—	—	8,13	6,35	54
—	—	—	7194	6,82	757	—	—	—	19 267	13,99	2029	—	—	—	4¹³/₁₆	2⅜	55
—	—	—	101 344	5,79	1627	—	—	—	112 667	3,40	1808	—	—	—	5	5	56
—	—	—	—	—	—	1857	0,00	20	875 728	30,09	9503	—	—	—			
21 878	2,49	1045	—	—	—	24 674	5,29	1179	2796	0,68	134	—	—	—			
—	—	—	4022	5,0	397		—	—	22 358	25,09	2209	—	—	—	3¼	2½	57
—	—	—	61 627	12,49	2339	—	—	—	7805	0,95	—	—	—	795	9,2	9,0	58a
—	—	1738	27 344	20,30	228	—	—	—	7396	6,42	—	—	—	1966	4,235*	4,457	- b
—	—	—	124 004	11,50	754	—	—	—	362 020	16,82	3801	—	—	—	6¼	6	59
—	—	—	—	—	—	322	0,01	2	639 334	9,33	4176	—	—	—	8	8	60
—	—	—	—	—	—	4049	2,65	415	20 308	18,48	2083	—	—	—			
—	—	—	61 995	5,93	890	—	—	—	33 518	2,04	483	—	—	—			
—	—	—	184 605	45,09	7052	—	—	—	—	—	—	108 795	38,78	4156	—	—	61
—	—	—	2221	1,18	330	—	—	—	13 872	6,41	2065	—	—	—	7¼	6¼	62
—	—	—	—	—	—	1256	0,12	16	118 378	16,45	1531	—	—	—	—	—	63
—	—	—	4688	0,42	126	—	—	—	159 126	10,78	4270	—	—	—	8,0	7,6	64a
—	—	—	20 160	5,44	890	—	—	—	19 421	9,14	858	—	—	—	2,6	2,6	- b
—	—	—	37 190	3,87	802	—	—	—	125 946	25,0	2714	—	—	—	7¹¹/₁₂*	8⅛*	65a
23 966	5,74	1282	806	0,39	43	—	—	—	—	—	—	24 772	17,63	1325	1,966*	2,39*	- b

Abſchnitt E.

Außergewöhnliche Ereigniſſe beim Eiſenbahn-Betriebe.

		287						288	289		290		291		292		293	
		I. Unfälle a) bei fahrenden Zügen																
	I. Staatsbahnen.	Die Unfälle im Betriebsjahre 1864, bei denen Personen beschädigt oder getödtet wurden, sind veranlaßt durch:						Zusammen.	Bei diesen Unfällen (Kol. 287) wurden unverschuldet									
		a. Zusammenstoß zweier Züge.	b. Entgleisung.	c. unrichtiges Stellen der Weichen.	d. zu schnelles Einfahren in die Bahnhöfe.	e. Achsbrüche.	f. sonstige Ursachen.		Reisende		Bahn-Beamte und Arbeiter		Dritte Personen		Zusammen Personen		a. durch Unvorsichtigkeit beim Besteigen oder Verlassen der Züge	
		Anzahl der Unfälle.					Art	Unfälle.	beschädigt	getödtet.	beschädigt	getödtet.	beschädigt	getödtet.	beschädigt	getödtet.	beschädigt	getödtet.
1	Badische	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1
2	Bayerische (u. gepcht. Zwgb.)	1	—	1	—	—		2	4	—	1	—	—	—	5	—	—	—
3	Braunschweigische	1	—	—	—	—		1	—	—	1	—	—	—	1	—	—	—
4	Hannoversche	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1
5	Main-Neckar	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
6	Main-Weser	—	—	—	—	1	d. Verlass. d. Waa. während d. Fahrt auf freier Bahn	1	2	—	2	—	—	—	2	—	—	—
7	Nassauische	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
8	Preuß. Niederschles.-Märk.	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
9	" Ostbahn	—	—	—	—	—	d. Auffahren einer d. Züge auf eine vorher stehende Maschine d. Auffahren d. Zuges auf eine stehende Maschine	1 1	2	2	—	3	1	—	—	5	1	—	—
10	" Saarbrücker (u. Trier)	—	—	—	—	—	d. Zurücklaufen e. Zuges im Gefälle von 1 : 100	1	1	—	—	1	—	—	—	1	—	—	—
11	" Westfälische	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
12	Sächsische östliche	—	—	—	—	—	d. Zusammenst. mit e. auf d. Gleis befindl. Wagen	1	1	—	—	1	—	—	1	—	1	—
13	Sächsische westliche	—	2	—	—	—	d. Auffahren eines Zuges auf einen stehenden Zug	1	3	—	—	5	—	—	5	—	—	—
14	Württembergische	—	—	—	—	—	d. auf dem Gefälle befindl. Frachtfuhrwerk d. Umfallen eines Wagens durch Faulen	2 1 2	5	—	—	4	—	1	—	5	—	1	4
	II. Privatbahnen																	
	a) unter Staatsverwaltg.																	
15	Aach.-Düss. (a. Aach.-Düssel.	—	—	—	—	—	durch Reißen d. Triebreifen unbekannte Ursache	1 1	2	—	—	1	1	—	—	1	1	—	—
	Ruhrorter (b. Ruhrort-Crf.	—	1	—	—	—		—	1	—	—	—	2	—	—	—	2	—	—
16	Bergisch-Märkische	1	—	—	—	—		—	1	2	—	2	—	—	—	4	—	—	—
17	a. Löbau-Zittauer	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b. Zittau-Reichenberger	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
18	a. Oberschlesische	1	—	—	—	—		—	1	2	—	2	—	2	—	6	—	—	—
	b. Breslau-Posen-Glogauer	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
19	Stargard-Posener	—	1	—	—	—		—	1	1	—	8	1	—	—	9	1	—	—
20	Rhein-Nahe-E.	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
21	Wilhelms-Bahn	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b) in Privatverwaltung.																		
22	Aachen-Mastrichter	1*	—	—	—	—		—	1	—	—	—	1	—	—	—	1	—	—
23	Alberts-Bahn	—	—	1	—	—		—	1	—	—	—	—	1	1	1	1	1	—
24	Altona-Kieler	1	—	—	—	1	durch Nebel und Dunkelheit	1	3	—	—	1	2	—	—	1	2	—	—
25	Aussig-Teplitzer	—	—	1	—	—	Seitenbewegung v. Wagen	1	2	—	—	1	1	—	—	1	1	—	—
26	Bayerische Ostbahnen	1	—	—	—	—		—	1	—	—	—	2	2	—	2	2	—	—
27	Berlin-Anhaltische	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
28	a. Berlin-Hamburger b. Hamburg-Bergedorfer	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
29	Berlin-Potsdam-Magdebgr.	2	—	—	—	—		6	8	—	—	3	—	—	—	3	—	—	—
30	Berlin-Stettin. a. Stammbahn	1	—	—	—	—		—	1	—	—	9	—	—	—	9	—	—	—
	b. Hinterpommersche	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	c. Vorpommersche	1	—	—	—	—		—	1	—	—	—	1	—	—	—	1	—	—
31	Böhmische Westbahn	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
32	Breslau-Schweidnitz-Freib.	—	—	—	—	—		2	2	—	—	—	1	—	1	—	2	—	—

293	294	295	296

(incl. ihres Aufenthalts auf den Bahnhöfen).

Außerdem wurden (unabhängig von den Unfällen ad Rel. 287) durch eigene Schuld der Betroffenen

Reisende				Bahnbeamte und Arbeiter						Dritte Personen								Zusammen Personen		
b. durch eigene nachlässige Oeffnen der Wagenthüren		c. durch sonstige Ursachen		a. durch Unvorsichtigkeit bei Ausübung des Dienstes		b. durch unvorsichtiges Betreten der Bahn		c. durch sonstige Ursachen		a. durch unbefugtes oder unvorsichtiges Betreten der Bahn		b. durch Betreten der Geleise in selbstmörderischer Absicht		c. durch sonstige Ursachen						
verletzt	get.		beschä.	get.	beschä.	get.	beschä.	get.		beschä.	get.	beschä.	get.	beschä.	get.		beschä.	get.	beschä.	get.	
—	—		—	—	—	—	2	—		—	—	—	5	—	2		—	—	3	8	1
—	—		—	—	—	—	—	—		—	—	—	3	—	2		—	—	—	5	2
—	—		—	—	1	—	—	—		—	—	—	1	—	1		—	—	1	2	3
1	—		—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	1		—	—	2	2	4
—	—		—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	5
—	—		—	—	—	—	—	—	nicht aufgeklärt	—	1	—	—	—	—		—	—	—	1	6
—	—		—	—	—	1	—	1		—	—	—	—	—	1		—	—	—	3	7
—	—		—	—	—	—	—	1		—	—	—	—	1	7		—	—	1	8	8
—	—		—	—	—	1	—	3	d. Besteigen eines in der Fahrt befindl. Zuges	—	1	1	2	—	2		—	—	1	9	9
2	—		—	—	2	2	—	—		—	—	—	—	—	2		—	—	4	4	10
—	—		—	—	3	—	—	—		—	—	—	1	—	—		—	—	3	1	11
—	—		—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	1	1		—	—	2	1	12
—	—		—	—	1	3	—	—		—	—	1	—	1	2		—	—	3	5	13
—	—		—	—	1	2	—	3	durch Beugen über den Wagen	—	1	—	2	—	—	durch Scheuwerden von Pferden	—	1	2	13	14
—	—		—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	15a
—	—		—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	- b
—	—		—	—	8	7	—	—	beim Rangiren wurde der Lauf in der Weiche festgehalten	1	—	—	1	—	3	d. unvorsichtige Handhabung des Weichenhebels	—	1	9	12	16
—	—		—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	17a
—	—		—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	- b
—	—		—	—	—	1	2	1		—	—	—	2	—	1		1	—	3	5	18a
—	—		—	—	1	—	—	—		—	—	—	2	—	—		—	—	1	2	- b
—	—		—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	19
—	—		—	—	2	—	—	—		—	—	—	—	—	—		—	—	2	—	20
—	—		—	—	—	—	—	—		—	—	—	1	—	1		—	—	—	2	21
—	—		—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	22
—	—		—	—	—	—	—	—		—	—	—	1	—	—		—	—	1	1	23
—	—		—	—	1	2	—	—		—	—	—	—	—	—		—	—	1	2	24
—	—		—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	25
—	—		—	—	—	1	—	—		—	—	—	—	—	—		—	—	—	1	26
—	—		—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—		—	—	—	1	27
1	—		—	—	1	—	—	—		—	—	—	—	—	1		—	—	2	1	28
—	—		—	—	1	2	—	—		—	—	1	1	—	—		—	—	2	3	29
—	—		—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	30a
—	—		—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	- b
—	—		—	—	1	—	—	—		—	—	—	1	—	1		—	—	1	2	- c
—	—		—	—	—	—	—	—	durch ein scheu gewordenes Pferd	1	—	—	—	—	—		—	—	1	—	31
—	—		—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	32

Digitized by Google

II. **Privatbahnen.** (Forts.)

I. **Unfälle** a) bei fahrenden Zügen

		287						288	289		290		291		292		293
		Die Unfälle im Betriebsjahre 1864, bei denen Personen beschädigt oder getödtet wurden, sind veranlaßt durch:						Zusammen.	Bei diesen Unfällen (Kol. 287) wurden unverschuldet								a. durch Unvorsichtigkeit von Verunglückten oder Verlassen des Zuges
		a. Zusammenstoß zweier Züge.	b. Entgleisung.	c. wuchtiges Stoßen der Weichen.	d. zu schnelles Einfahren in die Bahnhöfe.	e. Achsbrüche.	f. sonstige Ursachen.		Reisende		Bahn-Beamte und Arbeiter		Dritte Personen		Zusammen Personen		
		Anzahl der Unfälle.						Unfälle.	getödtet.	verletzt.	getödtet.	verletzt.	getödtet.	verletzt.	getödtet.	verletzt.	
33	Brünn-Rossitzer	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
34	Buschtiehrader a. Kralup-Aladno	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Buschtiehrader b. Prag-Weipydka	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Buschtiehrader c Pferde-Bahn																
35	Frankfurt-Hanauer	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
36	Galizische Carl-Ludwig-B.	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
37	Glückstadt-Elmshorner	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
38	Graz-Köflacher	—	1	—	—	—		1	—	—	1	—	—	—	1	—	—
39	Hessische Ludwigs-E.	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
40	Homburger	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
41	Kaiser Ferdinands Nordb.	3	—	2	—	—		5	—	—	3	—	—	2	3	2	1
42	Kaiserin Elisabeth a. Lokom.-Bahn	1	1	—	—	—		2	4	—	—	2	7	—	—	2	7
	Kaiserin Elisabeth b. Pferde-Bahn	—	—	—	—	—				—	—	—	—	—	—	—	—
43	Köln-Mindener (u. Gießener).	—	—	—	—	1		1	—	—	1	—	—	—	1	—	—
44	Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	—	—	—	—	—					—	—	—	—	—	—	—
45	Leipzig-Dresdener	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
46	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth).	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
47	Lübeck-Büchener	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
48	Lüttich-Mastrichter	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
49	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	—	—	—	—	—	d. Trennung des Zuges beim Bremsen	1	1	—	—	—	—	1	—	1	—
50	a. Magdeburg-Halberstädter	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b. Magdebg.-Wittenbergesche	—	—	—	—	1		1	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	c. Cöthen-Bernburger	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
51	Mecklenburgische	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
52	Mohacs-Fünfkirchener	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
53	Neisse-Brieger	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
54	Niederländische Rhein-E.	1	1	—	—	1		3	1	—	1	—	1	—	3	—	—
55	Niederschlesische Zweigbahn	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
56	a. Oesterreichische nördliche	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
	b. Oesterreich. südöstliche	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	c. Wien-Neu-Szönyer	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
57	Oppeln-Tarnowitzer	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
58	a. Pfälzische Ludwigsbahn	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b. Pfälzische Maximiliansb.	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
59	Rheinische	1	—	—	—	—		1	—	—	1	—	—	—	1	—	—
60	a. Südbahn, Oesterreichische	1	—	—	—	—		2	3	—	4	2	—	—	7	2	—
	b. Nordtiroler	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	c. Venetianische u. Südtirol.	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
61	Süd-Norddeutsche	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
62	Taunus-Bahn	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
63	Theiß-Bahn	—	1	—	—	—		1	—	—	—	1	—	—	—	1	—
64	a. Thüringische	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b. Werra-E.	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
65	a. Warschau-Wiener	—*	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b. Warschau-Bromberger	—*	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Digitized by Google

293	294	295	296

(incl. ihres Aufenthalts auf den Bahnhöfen).

Außerdem wurden (unabhängig von den Unfällen ad Kol. 287) durch eigene Schuld der Betroffenen

Reisende						Bahnbeamte und Arbeiter						Dritte Personen						Zusammen Personen		
b. durch eigenmächtiges Trennen der Wagenthüren		c. durch sonstige Ursachen				a. durch Unvorsichtigkeit bei Ausübung des Dienstes		b. durch unvermeidliches Betreten der Bahn		c. durch sonstige Ursachen		a. durch unbefugtes oder unvermeidliches Betreten der Bahn		b. durch Betreten der Gleise in selbstmörderischer Absicht		c. durch sonstige Ursachen				
beschäd.	get.		beschäd.	get.		beschäd.	get.	beschäd.	get.		beschäd.	get.	beschäd.	get.	beschäd.	get.		beschäd.	get.		
—	—	. . . . .	—	—		—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	33
—	—	. . . . .	—	—		—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	1	—	—	. . . . .	—	—	—	1	34a
—	—	. . . . .	—	—		—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	-b, c
—	—	. . . . .	—	—		—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	1	—	1	. . . . .	—	—	—	2	35
—	—	. . . . .	—	—		4	2	—	—	. . . . .	—	—	—	1	—	—	. . . . .	—	—	4	3	36
—	—	. . . . .	—	—		—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	37
—	—	. . . . .	—	—		—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	38
—	—	. . . . .	—	—		—	2	—	—	durch Herausfallen einer Schiebethüre	1	—	—	—	—	—	s. Schauwerd. v. Pferden an einem Wegeübergange	—	1	1	3	39
—	—	. . . . .	—	—		—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	1*	—	—	. . . . .	—	—	—	1	40
2	—	. . . . .	—	—		4	4	3	—	. . . . .	—	—	1	1	—	1	. . . . .	—	—	11	6	41
—	—	. . . . .	—	—		1	—	—	—	durch Hinabspringen vom Wagen	—	1	—	—	—	—	. . . . .	—	—	1	1	42a
—	—	. . . . .	—	—		—	1	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	1	-b
—	—	. . . . .	—	—		—	4	—	1	. . . . .	—	—	2	2	—	1	. . . . .	—	—	2	8	43
—	—	. . . . .	—	—		—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	44
—	—	Hinausbiegen aus dem Wagenfenster	1	—		1	2	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	2	. . . . .	—	—	2	4	45
—	—	. . . . .	—	—		—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	46
—	—	. . . . .	—	—		—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	47
—	—	. . . . .	—	—		—	1	—	—	. . . . .	—	—	—	1	—	—	. . . . .	—	—	—	2	48
—	—	. . . . .	—	—		—	—	—	1	d. Fallen b. Herabst. vom Schaffnersitz	1	—	1	—	—	—	. . . . .	—	—	2	1	49
—	—	. . . . .	—	—		2	2	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	1	. . . . .	—	—	2	3	50a
—	—	. . . . .	—	—		—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	-b
—	—	. . . . .	—	—		—	2	—	—	. . . . .	—	—	—	1	—	—	. . . . .	—	—	—	3	-c
—	—	. . . . .	—	—		—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	51
—	—	. . . . .	—	—		—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	52
—	—	. . . . .	—	—		—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	53
—	—	. . . . .	—	—		—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	54
—	—	. . . . .	—	—		—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	1	. . . . .	—	—	—	1	55
—	—	. . . . .	—	—		—	1	2	—	. . . . .	—	—	—	2	—	—	todt vorgefunden	—	1	3	4	56a
—	—	. . . . .	—	—		4	2	—	—	. . . . .	—	—	4	2	—	1	. . . . .	—	—	8	5	-b
—	—	. . . . .	—	—		—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	-c
—	—	. . . . .	—	—		1	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	1	—	57
—	—	. . . . .	—	—		2	1	—	1	durch Ueberfahren von einem Fuhrwerke	1	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	3	3	58a
—	—	. . . . .	—	—		—	—	—	—	durch Selbstmord . . .	—	1	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	-b
1	—	. . . . .	—	—		4	4	—	—	. . . . .	—	—	1	1	—	1	. . . . .	—	—	6	6	59
1	1	. . . . .	—	—		4	1	2	3	durch Selbstmord	—	1	2	10	—	1	durch Blitzschlag	1	1	11	20	60a
										Blitzschlag	1	2									
—	—	. . . . .	—	—		—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	-b
1	—	. . . . .	—	—		2	—	—	—	. . . . .	—	—	2	—	—	—	. . . . .	—	—	5	—	-c
1	—	. . . . .	—	—		—	1	—	—	. . . . .	—	—	2	—	—	1	. . . . .	—	—	3	2	61
—	—	. . . . .	—	—		—	1	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	2	. . . . .	—	—	—	3	62
—	—	. . . . .	—	—		—	—	1	—	. . . . .	—	—	—	—	—	1	. . . . .	—	—	1	1	63
—	—	. . . . .	—	—		—	1	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	6	. . . . .	—	—	—	7	64a
—	—	. . . . .	—	—		1	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	5	. . . . .	—	—	1	5	-b
—	—	. . . . .	—	—		—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	65a
—	—	. . . . .	—	—		—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	-b

Digitized by Google

I. Staatsbahnen.	297							298	299				
	(Forts.) I. **Unfälle** a) bei fahrenden Zügen (incl. ihres Aufenthalts auf den Bahnhöfen).												
	Die Unfälle, bei denen Personen nicht verletzt, aber die Fahrzeuge erheblich beschädigt wurden, sind veranlaßt durch:								Bei diesen Unfällen (Kol. 297) wurden zerstört oder stark beschädigt:				
	a. Zusammenstoß zweier Züge.	b. Entgleisung.	c. unrichtiges Stellen der Weichen.	d. zu schnelles Einfahren in die Bahnhöfe.	e. Achsbrüche.	f. Anfahren d. Züge an stillstehende Wagen.	g. sonstige Ursachen.	zusammen.	a. Lokomotiven.	b. Tender.	c. Personenwagen.	d. Lastwagen.	e. sonstige Fahrzeuge.
	Anzahl der Unfälle.								Anzahl.				
1 Badische	—	—	—	—	—	3	—	3	—	—	—	4	—
2 Bayerische (u. gep. Zweigb.)	1	2	—	1	—	—	—	4	—*	—	—	—	—
3 Braunschweigische	—	1	—	—	1	—	durch Brand der Ladung 1	3	1	—	—	2	—
4 Hannoversche	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
5 Main-Neckar	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
6 Main-Weser	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
7 Nassauische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
8 Preuß. Niederschles.-Märk.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
9 „ Ostbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10 „ Saarbrücker (u. Trier)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
11 „ Westfälische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
12 Sächsische östliche	—	—	1	—	—	—	—	1	2	3	—	30	—
13 Sächsische westliche	—	—	—	—	—	—	—	—	3	2	—	2	—
14 Württembergische	—	—	—	—	2	2	durch Bandagenbruch 1 d. e. Bruch a. d. Lokomot. 5	6	3	—	—	9	—
II. Privatbahnen													
a) unter Staatsverwaltg.													
15 Aach.-Düss. a. Aach.-Düsseld.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ruhrorter b. Ruhrort-Cref.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
16 Bergisch-Märkische	1	1	2	—	1	1	—	6	4	—	1	7	—
17 a. Löbau-Zittauer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
b. Zittau-Reichenberger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
18 a. Oberschlesische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
b. Breslau-Posen-Glogauer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
19 Stargard-Posener	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
20 Rhein-Nahe-E.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
21 Wilhelms-Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
b) in Privatverwaltung.													
22 Aachen-Mastrichter	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
23 Albertsbahn	—	—	—	—	—	—	durch Selbstbewegung der Wagen 1	1	—	—	—	5	—
24 Altona-Kieler	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
25 Aussig-Teplitzer	—	—	—	—	—	—	durch Trennung eines Zuges 1	1	1	1	—	16	—
26 Bayerische Ostbahnen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
27 Berlin-Anhaltische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
28 a. Berlin-Hamburger	—	—	—	—	—	1	—	1	—	—	—	4	—
b. Hamburg-Bergedorfer													
29 Berlin-Potsdam-Magdebrg.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
30 Berlin-Stettiner a. Stammbahn	1	—	—	—	—	—	—	1	1	1	1	15	Postwagen 1
b Hinterpommer.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
c. Vorpommersche	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31 Böhmische Westbahn	—	—	1	—	—	—	—	1	1	1	—	—	—
32 Breslau-Schweidnitz-Freib.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

II. **Privatbahnen.** (Forts.)

(Forts.) I. **Unfälle** a) bei fahrenden Zügen (incl. ihres Aufenthalts auf den Bahnhöfen).

		297								298	299					
		Die Unfälle, bei denen Personen nicht verletzt, aber die Fahrzeuge erheblich beschädigt wurden, sind veranlaßt durch:									Bei diesen Unfällen (Kol. 297) wurden zerstört oder stark beschädigt:					
		a. Zusammenstoß zweier Züge.	b. Entgleisung.	c. unrichtige Stellen der Weichen.	d. zu schnelles Einfahren in die Bahnhöfe.	e. Achsbrüche.	f. Auffahren d. Züge an stillstehende Wagen.	g. sonstige Ursachen.		zusammen.	a. Lokomotiven.	b. Tender.	c. Personenwagen.	d. Last- (u. Arbeits-) wagen.	e. sonstige Fahrzeuge.	
		Anzahl der Unfälle.							Anz.	Unfälle.	Anzahl.					Anz.
35	Brünn-Rossitzer	—	—	—	—	—	—	durch Platzen eines Dampf-Cylinders	1	1	1	—	—	—		—
34	Buschtêhrader a. Kralup-Kladno	—	—	—	—	1	3		—	4	—	—	—	12		—
	Buschtêhrader b. Prag-Weßhybka	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—		—
	Buschtêhrader c. Pferde-Bahn															
33	Frankfurt-Hanauer	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—		—
36	Galizische Carl-Ludwig-B.	1	1	—	—	—	—		—	2	—	—	—	3		—
37	Glückstadt-Elmshorner	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—		—
38	Graz-Köflacher	—	1	—	—	—	—		—	1	—	—	—	5		—
39	Hessische Ludwigs-E.	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—		—
40	Homburger	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—		—
41	Kaiser Ferdinands Nordb.	6	5	2	1	1	1	d. Herabfallen eines Ballens von einem Wagen	1	17	3	1	6	11		—
42	Kaiserin Elisabeth a. Lokom.-Bahn	1	1	—	—	—	—		—	2	2	1	—	20		—
	Kaiserin Elisabeth b. Pferde-Bahn	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—		—
43	Köln-Mindener (u. Gießener)	—	—	—	1	—	—		—	1	—	—	—	—		—
44	Kurf. Friedr. Wilh. Nordb	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—		—
45	Leipzig-Dresdener	—	—	1	—	—	—		—	1	—	—	—	—		—
46	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—		—
47	Lübeck-Büchener	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—		—
48	Lüttich-Mastrichter	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—		—
49	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—		—
70	a. Magdeburg-Halberstädter	1	—	—	—	—	—		—	1	—	—	—	1		—
	b. Magdebg.-Wittenbergesche	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—		—
	c. Cöthen-Bernburger	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—		—
51	Mecklenburgische	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—		—
52	Mohacs-Fünfkirchener	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—		—
53	Neisse-Brieger	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—		—
54	Niederländische Rhein-E.	—	—	—	—	—	—		—	—	2	—	—	6		—
55	Niederschlesische Zweigbahn	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—		—
56	a. Oesterreichische nördliche	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—		—
	b. Oesterreich. südöstliche	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—		—
	c. Wien-Neu-Szönyer	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—		—
57	Oppeln-Tarnowitzer	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—		—
58	a. Pfälzische Ludwigsbahn	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—		—
	b. Pfälzische Maximiliansb.	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—		—
59	Rheinische	—	—	—	—	—	—		—	—	1	—	—	6		—
60	a. Südbahn, Oesterreichische	1	1	—	—	—	1		5	8	1	—	—	18		—
	b. Nordtiroler	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—		—
	c. Venetianische u. Südtirol.	—	1	2	—	—	2		2	7	2	1	2	7		—
61	Süd-Norddeutsche	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—		—
62	Taunus-Bahn	—	—	—	—	—	1		—	1	—	—	—	3		—
63	Theiß-Bahn	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—		—
64	a. Thüringische	—	2	—	—	—	—		—	2	—	—	—	4		—
	b. Werra-E.	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—		—
65	a. Warschau-Wiener	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—		—
	b. Warschau-Bromberger	—	1	—	—	—	—		—	1	—	—	—	18		—

(Forts.) I. **Unfälle** b) **auf den Bahnhöfen,**

	I. Staatsbahnen.	300 a. Kanzleien der Länge.	300 b. sonstige Ursachen.	301 Zusammen	302 Bei diesen Unfällen (K. 300) wurden unverschuldet: Reisende	303 Bahnbeamte und Arbeiter	304 Dritte Personen	305 Zusammen Personen	306 Reisende durch Unvorsichtigkeit	307 Außerdem wurden (unabhängig von Bahnbeamte und a. durch unzweckmäßiges oder unvorsichtiges Verlassen oder Besteigen der Fahrzeuge	307 b. durch Unvorsichtigkeit beim Wagenschieben und Rangiren der Züge	307 c. durch unzweckmäßiges Betreten oder unvorsichtiges Ueberschreiten der Geleise	307 d. durch unvorsichtige Handhabung des Dienstes	307 e. durch Unvorsichtigkeit bei Bau, Werkstätten- ꝛc. Arbeiten
										beschä. get.	beschä. get.	beschä. get.	beschä. get.	beschä. get.
1	Badische	—		— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— 2	— —	— —	— —
2	Bayerische (u. gepcht. Zwgb.)	8		— 8	— —	— 8	— —	— 8	— —	— —	— —	— —	— —	— —
3	Braunschweigische	3		— 3	— 3	— —	— —	— 3	— —	1 —	— —	— 1	1 —	— —
4	Hannoversche	—		— —	— —	— —	— —	— —	— —	— 1	— 4	— 2	— 1	— —
5	Main-Neckar	—		— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
6	Main-Weser	2		— 2	— 1	— —	— 1	— —	— —	1 —	— —	— —	— —	— —
7	Nassauische	—		— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
8	Preuß. Niederschles.-Märk.	—		— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	8 2	— 1	2 2	— —
9	" Ostbahn	—		— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— 2	— 1	— 1	27 2
10	" Saarbrücker (u. Trier)	—		— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	2 1	2 2	3 —	— —
11	" Westfälische	—		— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	1 —	— —	— —	— —
12	Sächsische östliche	—		— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	4 1	— —	— —	— —
13	Sächsische westliche	—		— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	2 —	— —	— —	— —
14	Württembergische	3	durch Fallen von einem Güterwagen	1 4	— —	3 1	— —	3 1	— —	— —	— 1	— 2	— —	— —
	II. Privatbahnen													
	a) unter Staatsverwaltg.													
15	Aach.-Düss. (a. Aach.-Düsseld.	1		— 1	— —	— 1	— —	— 1	— —	— —	— 1	— —	— —	— —
	Ruhrorter (b. Ruhrort-Crf	—		— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
16	Bergisch-Märkische	—		— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	1 3	1 —	— 1	— —
17	a. Löbau-Zittauer	—		— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	1 1	— —	— —
	b. Zittau-Reichenberger	—		— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
18	a. Oberschlesische	—		— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	8 2	2 —	4 —	1 —
	b. Breslau-Posen-Glogauer	—		— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
19	Stargard-Posener	—		— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	1 —	— —
20	Rhein-Nahe-E.	—		— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	1 —	1 —	1 —	— —
21	Wilhelms-Bahn	—		— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— 2	— —	— —	— —
	b) in Privatverwaltung.													
22	Aachen-Mastrichter	—		— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	1 —	— —
23	Alberts-Bahn	—		— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	3 —	— —	— —	— —
24	Altona-Kieler	—		— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
25	Aussig-Teplitzer	—		— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
26	Bayerische Ostbahnen	—		— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— 1	— —	— —	— 1
27	Berlin-Anhaltische	—		— —	— —	— —	— —	— —	— —	2 —	4 —	— —	4 —	2 —
28	a. Berlin-Hamburger b. Hamburg-Bergedorfer	—		— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— 1	— 1	— —	— —
29	Berlin-Potsdam-Magdebgr.	2		— 2	— —	2 —	— —	2 —	— —	— —	5 —	— —	4 —	1 —
30	Berlin-Stettin. a. Stammbahn	—		— —	— —	— —	— —	— —	— —	1 1	4 1	1 —	6 —	11 —
	Berlin-Stettin. b. Hinterpommersche	—		— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	2 —	— —
	Berlin-Stettin. c. Vorpommersche	—		— —	— —	— —	— —	— —	— —	1 —	2 —	— —	1 —	— —
31	Böhmische Westbahn	—		— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— 1
32	Breslau-Schweidnitz-Freib.	3		— 3	— —	— 2	— 1	— 3	— —	— —	— 1	— —	1 —	— —

Digitized by Google

307	308	309	310	311

auf der Bahn und bei nicht im Gauge befindlichen Zügen.

den Unfällen ad Rol. 300) durch eigene Schuld der Betroffenen							Die Unfälle, bei denen Personen nicht verletzt, aber die Fahrzeuge erheblich beschädigt wurden, sind veranlaßt durch:							
Arbeiter		Dritte Personen				Zusammen Personen	a. Rangiren der Züge.	b. Anfahren der Züge an stillstehende Wagen.	c. Entgleisung.	d. unrichtiges Stellen der Weichen.	e. Achsbrüche.	f. sonstige Ursachen.		Zusammen Unf.	
f. durch sonstige Ursachen		a. durch unbefugtes oder unvorsichtiges Betreten der Bahn, der Bahnhöfe oder Gebäude		b. durch sonstige Ursachen			Anzahl der Unfälle.								
beschädigt	get.	beschädigt	get.	beschädigt	get.	beschädigt get.							Unf.		
—	—	1	—	—	—	1 2	—	—	—	—	—		—	—	1
—	—	—	—	—	—	— —	—	—	—	—	—		—	—	2
—	—	—	1	—	—	2 2	3	—	1	4	2		—	10	3
—	—	—	1	—	—	— 9	—	—	—	—	—		—	—	4
—	—	—	—	—	—	— —	—	—	—	—	—		—	—	5
—	—	—	—	—	—	1 —	—	—	—	—	—		—	—	6
—	—	—	—	—	—	— —	—	—	—	1	—		—	1	7
—	—	1	2	—	—	11 7	—	—	—	—	—		—	—	8
—	—	—	1	—	—	27 7	—	—	—	—	—		—	—	9
d. Beweg. e. Draisine 1	—	—	—	—	—	8 3	—	—	—	—	—		—	—	10
—	—	—	1	—	—	1 1	—	—	—	—	—		—	—	11
—	—	—	—	—	—	4 1	—	—	—		—		—	—	12
—	—	—	—	—	—	2 —	—	—	—	—	—	durch Zusammenstoßen von Fahrzeugen	2	2	13
—	—	—	1	—	—	— 4	3	—	—	—	—		—	3	14
—	—	—	—	—	—	— 1	—	—	—	—	—		—	—	15a
—	—	—	—	—	—	— —	—	—	—	—	—		—	—	- b
—	—	1	1	—	—	3 5	—	—	—	—	—		—	—	16
—	—	—	—	—	—	1 1	—	—	—	—	—		—	—	17a
—	—	—	—	—	—	— —	—	—	—	—	—		—	—	- b
—	—	1	2	—	1	17 4	—	—	—	—	—		—	—	18a
—	—	—	—	—	—	— —	—	—	—	—	—		—	—	- b
—	—	1	1	—	—	2 1	—	—	—	—	—		—	—	19
—	—	—	—	—	—	3 —	—	—	—	—	—		—	—	20
—	—	—	—	durch unvorsicht. Verschieben von Wagen	—	1 — 3	—	—	—	—	—		—	—	21
—	—	—	—	—	—	— 1	—	—	—	—	—		—	—	22
—	—	—	—	—	—	3 —	—	—	—	—	—		—	—	23
—	—	—	—	—	—	— —	—	—	—	—	—		—	—	24
—	—	—	—	—	—	— —	—	—	—	—	—		—	—	25
—	—	—	—	—	—	— 2	—	—	—	—	—		—	—	26
—	—	—	—	—	—	12 —	—	—	—	—	—		—	—	27
—	—	—	—	—	—	— 2	—	—	—	—	—		—	—	28
—	—	—	—	—	—	10 —	—	—	—	—	—		—	—	29
—	—	1	1	—	—	24 3	—	1	—	—	—		—	1	30a
—	—	—	—	—	—	2 —	—	—	—	—	—		—	—	- b
—	—	—	—	—	—	4 —	—	—	—	—	—		—	—	- c
—	—	—	—	—	—	— 1	—	—	—	—	—		—	—	31
—	—	—	—	—	—	— 2	—	—	—	—	—		—	—	32

Digitized by Google

(Forts.) I. **Unfälle** b) **auf den Bahnhöfen,**

II. Privatbahnen.
(Forts.)

		300			301	302		303		304		305		306		307							
		Die Unfälle im Betriebsjahre 1864, bei denen Personen (ohne eigene Schuld) beschädigt oder getödtet wurden, sind veranlaßt durch:				Bei diesen Unfällen (K. 300) wurden unverschuldet:								Reisende durch Unvorsichtigkeit		Außerdem wurden (unabhängig von Bahnbeamte und							
		a. Rangiren der Züge.	b. sonstige Ursachen.		Zusammen	Reisende		Bahnbeamte und Arbeiter		Dritte Personen		Zusammen Personen				a. durch ungeeignetes oder mangelhaftes Betriebsmittel, Bau oder Beschaffenheit des Geleises		b. durch Unvorsichtigkeit, Uebereilung, Nachlässigkeit oder Unkenntniß der Züge		c. durch ungeeignetes Betriebsmittel, Bau oder Beschaffenheit des Geleises		d. durch unvorsichtiges Verhalten während der Ausübung des Dienstes		e. durch Unvorsichtigkeit des Verunglückten selbst	
		todt			verl.	todt	verl.	todt	verl.	todt	verl.	todt	verl.	todt	verl.	todt	verl.	todt	verl.	todt	verl.	todt	verl.	todt	verl.
33	Brünn-Rossitzer	—			—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
34	Buschtêhrader a. Kralup-Kladno	—			—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b. Prag-Wejhybka	—			—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	c. Pferde-Bahn	—			—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
35	Frankfurt-Hanauer	—			—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
36	Galizische Carl-Ludwig-B.	—			—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
37	Glückstadt-Elmshorner	—			—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
38	Graz-Köflacher	—			—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—
39	Hessische Ludwigs-E.	—			—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
40	Homburger	—			—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
41	Kaiser Ferdinands Nordb.	1	(d. Herabf. von Holz b. Verschieb. e. Wagens)		2	1	—	1	2	—	—	2	2	—	—	—	—	2	—	1	—	2	4	—	—
42	Kaiserin Elisabeth a. Lokom.-Bahn	4			4	—	—	—	—	—	—	—	—			—	—	—	—	—	—	3	—	—	—
	Elisabeth b. Pferde-Bahn	—			—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
43	Köln-Mindener (u. Gießener)	—			—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	3	6	—	3	—	2	—	—
44	Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	—			—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
45	Leipzig-Dresdener	—			—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	1	—	1	—	—	—	—
46	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	—			—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
47	Lübeck-Büchener	—			—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
48	Lüttich-Mastrichter	—			—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
49	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	2	(d. Fallen e. Schiene a. d. Schraubstecke)		3	1	—	2	—	1	—	3	—	—	—	—	—	10	1	—	—	—	—	1	—
50	a. Magdeburg-Halberstädter	—			—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b. Magdebg.-Wittenbergesche	—			—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	c. Cöthen-Bernburger	—			—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
51	Mecklenburgische	—			—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
52	Mohacs-Fünfkirchener	—			—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
53	Neisse-Brieger	—			—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—
54	Niederländische Rhein-E.	2			2	—	—	1	1	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
55	Niederschlesische Zweigbahn	—			—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	1	—	—	—	—	—	—
56	a. Oesterreichische nördliche	—			—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	—	—	1	2	—	1	—
	b. Oesterreich. südöstliche	—			—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	5	—	—	—	6	—	—	—
	c. Wien-Neu-Szönyer	—			—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—
57	Oppeln-Tarnowitzer	—			—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
58	a. Pfälzische Ludwigsbahn	—			—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	—	—	—	1	3	—
	b. Pfälzische Maximiliansb.	1			1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—
59	Rheinische	—			—	—	—	6	4	—	—	6	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
60	a. Südbahn, Oesterreichische	—	durch Anstoß.		1	1	—	—	1	—	—	—	1	—	—	4	—	5	—	—	6	7	—	5	1
	b. Nordtiroler	—			—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	c. Venetianische u. Südtirol.	—			—	—	—	1	—	—	—	1	—	—	—	—	—	2	—	—	—	2	—	—	—
61	Süd-Norddeutsche	—			—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
62	Tarnus-Bahn	—			—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
63	Theiß-Bahn	1			1	—	—	1	—	—	—	1	—	1	—	—	—	2	—	1	—	—	2	—	—
64	a. Thüringische	—			—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	3	—	—	—	1	—	—
	b. Werra-E.	—			—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—
65	a. Warschau-Wiener	—			—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—
	b. Warschau-Bromberger	—			—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Digitized by Google

307	308	309	310	311

auf der Bahn und bei nicht im Gange befindlichen Zügen.

den Unfällen ad Rel. 300) durch eigene Schuld der Betroffenen								Die Unfälle, bei denen Personen nicht verletzt, aber die Fahrzeuge erheblich beschädigt wurden, sind veranlaßt durch:							
Arbeiter		Dritte Personen				Zusammen Personen									
f. durch sonstige Ursachen		a. durch unbefugtes oder unvorsichtiges Betreten der Bahn, der Bahnhöfe oder Geleise		b. durch sonstige Ursachen				a. Rangiren der Züge.	b. Anfahren der Züge an stillstehende Wagen.	c. Entgleisung.	d. unrichtiges Stellen der Weichen.	e. Achsbrüche.	f. sonstige Ursachen.		Zusammen Unf.
beschädigt.	get.	beschädigt.	get.	beschädigt.	get.	beschädigt.	get.	Anzahl der Unfälle.						Unf.	Unf.	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—		—	1	33
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—	—	34a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—		—	2	- b. c
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—	—	35
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—	—	36
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—	—	37
—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—		—	—	38
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—	—	39
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—	—	40
—	—	—	—	durch Selbstmord	— 1	5	5	1	3	12	2	—	durch Entgleis. in Folge zu niedr. erzweren Seite der Schienen d. Entgleis. in Folge der zu schwer Beweglichkeit des Druckgestells	1 1	20	41
—	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—		—	—	42a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—	—	- b
—	—	—	2	—	—	4	13	—	1	—	1	—		—	2	43
—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	—			—	2	44
—	—	—	—	—	—	3	2	—	—	—	—	—		—	—	45
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—	—	46
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—	—	47
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—	—	48
—	—	—	—	—	—	11	1	—	—	—	—	—		—	—	49
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—	—	50a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1		—	1	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—	—	- c
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—	—	51
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—	—	52
—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—		—	—	53
—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—		—	1	54
—	—	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—		—	—	55
—	—	1	—	—	—	10	1	—	—	—	—	—		—	—	56a
—	—	—	—	—	—	13	—	—	—	—	—	—		—	—	- b
—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—		—	—	- c
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—	—	57
—	—	—	—	—	—	4	2	—	—	—	—	—	durch Brand eines Güterschuppens	1	1	58a
—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—		—	—	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—	—	59
durch Blitzschlag 1	—	—	1	durch Selbstmord	— 1	22	10	13	12	2	4	6		—	37	60a
- Selbstmord —	1															
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—	—	- b
—	—	—	—	—	—	4	—	—	—	—	—	—		—	—	- c
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—	—	61
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—	—	62
—	—	—	—	—	—	6	—	—	—	—	—	—		—	—	63
—	—	—	—	—	—	1	4	—	—	—	—	—		—	—	64a
—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—		—	—	- b
—	—	3	4	—	—	3	6	—	—	—	—	—		—	—	65a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—	—	- b

Digitized by Google

	I. Staatsbahnen.	312 (Forts.) I. Unfälle. Bei diesen Unfällen (Kol. 310) wurden zerstört oder stark beschädigt: a. Lokomotiven.	b. Tender.	c. Personenwagen.	d. Lastwagen.	e. sonstige Fahrzeuge.	313 II. Achsbrüche. von ... bis Ende 1863.	314 In den früheren Jahren bei Lokomotiven.	315 bei Tendern.	316 a. bei eigenen Personenwagen.	316 b. bei fremden Personenwagen.	317 a. bei eigenen Lastwagen.	317 b. bei fremden Lastwagen.	318 Im Betr.-Jahre bei Lokomotiven.	319 bei Tendern.	320 a. bei eigenen Personenwagen.	320 b. bei fremden Personenwagen.
		Anzahl.				Anz.		Anzahl der Achsbrüche.						Anzahl der Ach-				
1	Badische	—	—	—	—	—	1840	6	5	2*	—	189*	—	2	—	—	—
2	Bayerische (u. gepcht. Zwgb.)	—	—	—	—	—	1845	—*	4	—	—	142*	—	—	6	—	—
3	Braunschweigische	2	1	2	18	—	1857	1	—	1	—	6	—	1	—	—	—
4	Hannoversche	—	—	—	—	—	1847	6	10	7	—	101	—	1	—	—	—
5	Main-Neckar	—	—	—	—	—	1846	—	4	3	—	21	—	—	1	—	—
6	Main-Weser	—	—	—	—	—	1850	—	2	6	—	14	15	—	—	—	—
7	Nassauische	—	—	1	3	—	1863	—	—	—	—	1	—	—	—	—	1
8	Preuß. Niederschles.-Märk.	—	—	—	—	—	1850	14	1	5	—	100	—	—	1	—	—
9	" Ostbahn	—	—	—	—	—	1854	8	1	1	—	2	—	—	1	—	—
10	" Saarbrücker (u. Trier)	—	—	—	—	—	1852	1	2	—	—	1	26	2	2	—	—
11	" Westfälische	—	—	—	—	—	1850	1	—	3	—	20	—	—	—	—	—
12	Sächsische östliche	—	—	—	—	—	1847	1	9	9	—	16	—	—	2	—	—
13	Sächsische westliche	—	—	—	5	—	1843	1	4	3	—	52	—	—	4	—	—
14	Württembergische	2	—	2	3	—	1854	9	7	3	—	24	1	—	—	—	—
	II. Privatbahnen																
	a) unter Staatsverwaltg.																
15	Aach.-Düss. / Ruhrorter (a. Aach.-Düsseld. / b. Ruhrort-Crf.)	— / —	— / —	— / —	— / —	— / —	1853	2	2	1	—	20	—	—	—	—	—
16	Bergisch-Märkische	—	—	—	—	—	1841	6	3	14	—	59	—	1	—	—	—
17	a. Löbau-Zittauer	—	—	—	—	—	1848	—	4	1	—	4	—	—	—	—	—
	b. Zittau-Reichenberger	—	—	—	—	—	1859	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
18	a. Oberschlesische	—	—	—	—	—	1842	2	—	—	—	108	2	2	—	—	—
	b. Breslau-Posen-Glogauer	—	—	—	—	—	1856	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
19	Stargard-Posener	—	—	—	—	—	1848	—	—	1	—	5	—	—	—	—	—
20	Rhein-Nahe-E.	—	—	—	—	—	1861	—	—	—	—	—	1	1	—	—	—
21	Wilhelms-Bahn	—	—	—	—	—	1846	5	—	1	—	9	1	—	—	—	—
	b) in Privatverwaltung.																
22	Aachen-Mastrichter	—	—	—	—	—	1854	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—
23	Alberts-Bahn	—	—	—	—	—	1855	—	—	—	—	32	—	—	—	—	—
24	Altona-Kieler	—	—	—	—	—	1844	2	1	6	s. 316a	32	s. 317a	—	—	—	—
25	Aussig-Teplitzer	—	—	—	—	—	1859	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—
26	Bayerische Ostbahnen	—	—	—	—	—	1858	—	1	—	—	—	1	—	—	—	—
27	Berlin-Anhaltische	—	—	—	—	—	1841	12	—	7	—	45	—	3	—	—	—
28	a. Berlin-Hamburger / b. Hamburg-Bergedorfer	—	—	—	—	—	1848	7	1	—	—	48	29	—	—	—	—
29	Berlin-Potsdam-Magdebgr.	—	—	—	—	—	1856	12	2	—	—	12	—	—	1	—	—
30	Berlin-Stettin. a. Stammbahn	—	—	—	1	—	1852	3	—	2	—	17	—	2	—	—	—
	b. Hinterpommersche	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	c. Vorpommersche	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31	Böhmische Westbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
32	Breslau-Schweidnitz-Freib.	—	—	—	—	—	1852	1	—	—	—	58	—	—	—	—	—

321		322	323	324	325	
			Achsbrüche.			
1864						
a. bei eigenen Lastwagen.	b. bei fremden	Zusammen bis Ende 1864	Die Achsbrüche sind vorzugsweise vorgekommen:	Die Achsbrüche (Kol. 322) haben stattgefunden in einem Zeitraume von Jahren:	Durchschnittlich kommen auf ein Jahr	
brüche.		Achsbr.			Achsbr.	
—	1	205	bei Güterwagen mit eisernen Achsen von 5¼ Durchmesser in der Nabe	24	8,54	1
61	—	213	„ Güterwagen, deren Achsen 46 u. 100 Ctr. Tragkraft hatten	20	10,65	2
—	2	11	„ 4rädrigen Transportwagen-Achsen von geschmiedetem Eisen u. 3⅞—4⅛" im Durchmesser	8	1,37	3
3	—	128	„ Lastwagen	17	7,53	4
—	—	29	„ 4rädrigen Güterwagen mit eisernen Achsen, welche in der Nabe (Bruchstelle) 3" 8‴ stark waren . .	19	1,53	5
—	2	39	„ Lastwagen-Achsen unter 4½" im Durchmesser	15	2,60	6
—	—	2	„ einer Personen- u. einer Güterwagenachse	2	1,0	7
—	—	121	„ den Patent-Bündelachsen der Lastwagen	15	8,07	8
1	—	14	„ Schnellzugs-Maschinen nach Cramptonschem Systeme, mit Blindachsen von Feinkorneisen u. 5" im Durchmesser	11	1,27	9
—	3	37	„ Kohlen- u. Güterwagenachsen	13	2,85	10
—	—	24	„ offenen Güterwagen	14	1,72	11
3	—	40	„ eisernen Güterwagen-Achsen von 3⅞" Durchmesser	18	2,22	12
—	—	64	„ eisernen Güterwagen-Achsen von verschiedenen Dimensionen	22	2,91	13
4	1	49	„ schmiedeeisernen Achsen älterer Wagen	10	4,90	14
—	—	25	bei bedeckten Güterwagen mit Achsen von gewalztem Eisen	12	2,083	15
10	—	93	„ 4rädr. Güterw.-Achsen. Die in früheren Jahren gebrochenen waren theils Patent-Bündelachsen, theils Feinkorn geschmiedet; die im Jahre 1864 gebrochenen nur Feinkorn geschmiedet.	24	3,88	16
—	—	9	„ eisernen Tenderachsen von 3½ u. 3⅞" u. dergl. Lastwagen-Achsen v. 3¹⁵/₁₆ u. 4⅛" Durchmesser	16	0,56	17a
—	—	—	. . . . .	—	—	- b
—	—	114	bei 6rädrigen, mit englischen Patentachsen versehenen Lastwagen mit 3⅞" Durchmesser an der Achsnabe .	23	4,96	18a
—	—	—	. . . . .	—	—	- b
—	—	6	bei Lastwagen mit Patent-Bündelachsen von 2⅞—3¼" Durchmesser	16	0,375	19
—	—	2	„ einem fremden Wagen und einer fremden Lokomotive	4	0,50	20
—	—	16	„ Güterwagen mit Patent-Bündelachsen von 3⅞—4" Durchmesser	19	0,84	21
—	—	3	bei Güterwagen mit Patent-Bündelachsen	11	0,27	22
3	—	35	„ den für die Zweigbahnen bestimmten Kohlenwagen mit 3¼" starken Achsen von Walzeisen . .	10	3,50	23
1	—	42	„ 6rädr. Personenwagen u. bei 4-, 6 u. 8rädr. Güterwagen mit Achsen v. 3⅞—4" Durchmesser mit kurzen Naben	21	2,0	24
—	—	2	„ Lastwagen mit Hohlachsen	6	0,33	25
—	—	2	„ einer Tender- und einer Güterwagen-Achse	6	0,33	26
—	—	67	„ Güterwagen mit Patent-Bündelachsen von 3⅞" Durchmesser	24	2,79	27
—	—	85*	„ 4- u. 8rädr. Güterwagen mit Patent-Bündelachsen	17	5,0	28
—	—	27	„ Lokomotiven u. bei Lastwagen mit Patent-Bündelachsen	9	3,0	29
—	—	24	„ Güterwagen mit Patent-Bündelachsen von 3 ⅛—3⅜" Durchmesser in der Nabe	13	1,85	30a
—	—	—	. . . . .	—	—	- b
—	—	—	. . . . .	—	—	- c
—	—	—	. . . . .	—	—	31
—	—	59	bei Lastwagen mit schmiedeeisernen Achsen von 3⅞" Stärke in der Nabe	13	4,54	32

	II. Privatbahnen. (Forts.)	312 (Forts.) I. Unfälle. Bei diesen Unfällen (Kol. 310) wurden zerstört oder stark beschädigt: a. Lokomotiven.	b. Tender.	c. Personenwagen.	d. Last- (u. Arbeits-) wagen.	e. sonstige Fahrzeuge.	313 von ... bis Ende 1863.	314 II. Achsbrüche. In den früheren Jahren: bei Lokomotiven.	315 bei Tendern.	316 a. bei eigenen Personenwagen.	316 b. bei fremden Personenwagen.	317 a. bei eigenen Lastwagen.	317 b. bei fremden Lastwagen.	318 Im Betr.-Jahre: bei Lokomotiven.	319 bei Tendern.	320 a. bei eigenen Personenwagen.	320 b. bei fremden Personenwagen.
		Anzahl.				Stck.		Anzahl der Achsbrüche.						Anzahl der Achs-			
33	Brünn-Rossitzer	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
34	Buschtêhrader a. Kralup-Kladno	—	—	—	—	—	1863	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—
	b. Prag-Wejhybka	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	c. Pferde-Bahn																
35	Frankfurt-Hanauer	—	—	—	—	—	1848	—	—	1	—	—	6	1	—	—	—
36	Galizische Carl-Ludwig-B.	—	—	—	—	—	1859	—	4	—	—	10	1	—	—	—	—
37	Glückstadt-Elmshorner	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
38	Graz-Köflacher	—	—	—	—	—	1860	—	—	—	—	1	1	—	—	—	—
39	Hessische Ludwigs-E.	—	—	—	—	—	1860	—	—	—	—	—	2	1	—	—	—
40	Homburger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
41	Kaiser Ferdinands Nordb.	4	3	2	10	—	1857	L.§317a	L.§317a	L.§317a	L.§317a	225*	L.§317a	2	5	1	—
42	Kaiserin Elisabeth a. Lokom.-Bahn	—	—	—	—	—	1859	—	—	—	—	8	1	—	4	—	—
	Elisabeth b. Pferde-Bahn	—	—	—	—	—	1861	—	—	18	—	954	—	—	—	11	—
43	Köln-Mindener (u. Gießener)	—	—	2	12	—	1846	2	10	1	2	35	18		—	—	—
44	Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	2	—	—	5	—	1848	—	2	—	3	3	7	—	—	—	—
45	Leipzig-Dresdener	—	—	—	—	—	1849	7	3	2	—	36	—	—	1	1	—
46	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	—	—	—	—	—	1836	6	2	4	—	—	—	—	—	—	—
47	Lübeck-Büchener	—	—	—	—	—	1851	—	—	3	—	28	2	—	—	—	—
48	Lüttich-Mastrichter	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
49	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	—	—	—	—	—	1854	5	1	—	—	1	2	1	—	1	—
50	a. Magdeburg-Halberstädter	—	—	—	—	—	1855	1	—	—	—	7	—	—	—	—	—
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	—	—	—	—	—	1849	—	1	2	—	5	—	—	—	—	—
	c. Cöthen-Bernburger	—	—	—	—	—	1857	3	—	—	—	1	—	—	—	—	—
51	Mecklenburgische	—	—	—	—	—	1847	—	—	—	—	21	—	—	—	—	—
52	Mohacs-Fünfkirchener	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
53	Neisse-Brieger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
54	Niederländische Rhein-E.	—	—	—	2	—	1855	6	—	—	—	7	—	6	—	—	—
55	Niederschlesische Zweigbahn	—	—	—	—	—	1847	—	—	—	—	12	—	—	—	—	—
56	a. Oesterreichische nördliche	—	—	—	—	—	1856	12	27	2	1	60	4	2	6	—	—
	b. Oesterreich. südöstliche	—	—	—	—	—	1856	3	6	4	—	118	3	—	—	—	—
	c. Wien-Neu-Szönyer	—	—	—	—	—	1856	2	1	2	—	42	—	—	—	—	—
57	Oppeln-Tarnowitzer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
58	a. Pfälzische Ludwigsbahn	—	—	—	—	—	1859	—	—	2	—	28	—	—	—	—	—
	b. Pfälzische Maximiliansb.	—	—	—	—	—	1863	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—
59	Rheinische	—	—	—	—	—	1850	7	1	1	—	15	2	—	—	—	—
60	a. Südbahn, Oesterreichische	8	2	3	71	—	1857	34	26	L.§317a	L.§317a	429*	L.§317a	6	3	—	—
	b. Nordtiroler	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	c. Venetianische u. Südtirol.	—	—	—	—	—	1843	18	—	7	—	22	—	3	—	—	—
61	Süd-Norddeutsche	—	—	—	—	—	1859	1	—	—	—	1	4	1	—	—	—
62	Taunus-Bahn	—	—	—	—	—	1840	19	4	3	—	22	—	—	—	1	—
63	Theiß-Bahn	—	—	—	—	—	1858	—	—	1	—	4	6	—	—	—	—
64	a. Thüringische	—	—	—	—	—	1846	6	13	12	2	38	14	1	—	—	—
	b. Werra-E.	—	—	—	—	—	1859	—	1	—	—	—	2	—	—	—	—
65	a. Warschau-Wiener	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b. Warschau-Bromberger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

321	322	323	324	325	
		Achsbrüche.			
1864 a. bei eigenen Lastwagen. brüche.	1864 b. bei fremden Lastwagen. brüche.	Zusammen bis Ende 1864 Achsbr.	Die Achsbrüche sind vorzugsweise vorgekommen:	Die Achsbrüche (Kol. 322) haben stattgefunden in einem Zeitraume von Jahren:	Durchschnittlich kommen auf ein Jahr Achsbr.	
—	—	—	. . . . .	—	—	33
—	1	2	bei Kohlenwagen mit Hohlachsen	2	1,0	34a
—	—	—	. . . . .	—	—	- b c
1	—	9	bei Lastwagen	16	0,56	35
—	—	15	„ vierrädrigen Güterwagen mit englischen Hohlachsen von 4" Nabenstärke . . .	6	2,5	36
—	—	—	. . . . .	—	—	37
—	—	2	bei Kohlenwagen	5	0,40	38
—	—	3	„ Güterwagen	5	0,60	39
—	—	—	. . . . .	—	—	40
20	3	256	bei bedeckten 4rädrigen Kohlenwagen	8	32,0	41
—	1	14	„ 6rädrigen Tendern und 4rädrigen Lastwagen	6	2,33	42a
240	—	1223	„ Lastwagen	4	306	- b
7	4	79	„ eisernen Bündel- und bei Gußstahlachsen an 4- u. 6rädrigen Güter- u. Koulissenwagen	19	4,16	43
—	1	16	„ offenen Güterwagen mit eisernen Achsen von 3½—4" Nabenstärke	17	0,94	44
2	—	52	„ Lastwagen	16	3,25	45
—	—	12	„ Kurbelachsen der Maschinen	29	0,41	46
1	—	34	„ Güterwagen mit Achsen von gehärtetem Gußstahl u. 3¼" im Durchmesser . .	13	2,62	47
—	—	—	. . . . .	—	—	48
—	—	11	bei Lokomotiv-Achsen	11	1,0	49
—	—	8	„ Lastwagen mit schmiedeeisernen Achsen von 3⅛" Durchmesser	10	0,80	50a
1	—	9	„ Lastwagen mit Stahlachsen von 3¼ u. 3⅜" Durchmesser in der Nabe . . .	16	0,56	- b
—	—	4	„ Lokomotiv-Achsen	8	0,50	- c
—	—	21	„ Güterwagen mit eisernen Achsen von 3½" (engl.) Durchmesser	18	1,17	51
—	—	—	. . . . .	—	—	52
—	—	—	. . . . .	—	—	53
3	1	23	bei Lokomotiv-Achsen	10	2,3	54
—	—	12	„ offenen 4- u. 8rädrigen Güterwagen mit 3½ u. 3⅝" starken Patent-Bündelachsen .	18	0,67	55
17	—	131	„ Lastwagen mit Hohlachsen, deren Stummel 3¼" stark waren	9	14,55	56a
17	2	153	„ Lastwagen mit Hohlachsen, deren Stummel 3⅜" stark waren	9	17,0	- b
2	—	49	„ Lastwagen mit Hohlachsen, deren Stummel 3⅛" stark waren	9	5,44	- c
—	—	—	. . . . .	—	—	57
2	—	32	bei Lastwagen mit gewöhnlichen Achsen aus Gußeisen mit Oelschmier-Einrichtung . .	6	5,33	58a
—	—	1	„ einem Kohlenwagen	2	0,50	- b
—	—	26	„ Krumm-Achsen der Lokomotiven u. 3½" starken Achsen der Lastwagen . .	15	1,73	59
9	1	508	„ Wagen-Achsen aus den Jahren 1847, 1850 und 1851 mit Stummeln von 2⅞ Zoll	8	63,5	60a
—	—	—	. . . . .	—	—	- b
1	—	51	bei Lokomotiv-Achsen von Cail & Comp. u. bei Güterwagen-Achsen	22	2,32	- c
—	—	7	„ Lastwagen	6	1,17	61
1	1	51	„ Kurbel-Achsen der Lokomotiven und bei Lastwagen mit schmiedeeisernen Achsen von 3⅜" Nabenstärke .	25	2,0	62
1	—	12	„ bed. Lastwagen mit cylindrischen Vollachsen aus Schmiedeeisen, packetirt u. gewalzt, welche zwischen den Rädern 5" und in der Nabenöffnung 3⅜" Durchmesser hatten	7	1,71	63
—	—	86	„ Güterwagen mit Bündelachsen von 3¼" Stärke	18	4,78	64a
—	—	3	„ Tender- u. Lastwagen-Achsen	6	0,5	- b
—	—	—	. . . . .	—	—	65a
—	—	—	. . . . .	—	—	- b

I. Staatsbahnen.	326		327		328	329	330	331	332	333	334	335
	III. Schienenbrüche.						IV. Verkehrs-Störungen im Betriebs-Jahre 1864.					
	In den früheren Jahren (seit dem Bestehen d. Bahn)		Im Betr.-Jahre 1864		Zusammen bis Ende 1864.	Gewicht der gebrochenen Schienen pro laufenden Fuß	Dieselben sind veranlaßt durch:					Dauer der Unterbrechung.
	a. bei Stuhlschienen.	b. bei breitbasigen.	a. bei Stuhlschienen.	b. bei breitbasigen.			Einsturz von Bauwerken.	Dammrutschung.	Schneefall.	Wasserfluthen.	sonstige Ereignisse.	
	Anzahl der Brüche.		Anzahl der Brüche.		Schienenbr.	Z.-Pfd.	Anzahl der Verkehrs-Störungen.					Tage.
1 Badische	—	20	—	5	25	23,5	—	—	—	—	. . .	—	—
2 Bayerische (u. gepcht. Zwgb.)	—	181	—	—	181	14—20	—	—	—	—	. . .	—	—
3 Braunschweigische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—
4 Hannoversche	—	86	—	5	91	20—22	—	—	—	—	. . .	—	—
5 Main-Neckar	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—
6 Main-Weser	—	6	—	1	7	20,24	—	—	—	—	. . .	—	—
7 Nassauische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—
8 Preuß. Niederschles.-Märk.	—	274	—	20	294	20,6—22,9	—	—	—	—	. . .	—	—
9 „ Ostbahn	—	1	—	—	1	20,75	—	—	—	—	. . .	—	—
10 „ Saarbrücker (u. Trier)	13	8	—	1	22	24 u. 24,5	—	—	—	—	. . .	—	—
11 „ Westfälische	—	—	1	—	1	20,58	—	—	—	—	. . .	—	—
12 Sächsische östliche	—	143	3	—	146	14—17	—	—	—	—	. . .	—	—
13 Sächsische westliche	26	75	—	19	120	11 u. 16	—	—	—	—	. . .	—	—
14 Württembergische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—
II. Privatbahnen												
a) unter Staatsverwaltg.												
15 Aach.-Düss. { a. Aach.-Düsseld.	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	. . .	—	4
Ruhrorter { b Ruhrort-Cref.	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	. . .	—	4
16 Bergisch-Märkische	128	—	—	—	128	20	—	—	1	—	. . .	—	1½
17 a. Löbau-Zittauer	—	2	—	—	2	17	—	—	—	—	. . .	—	—
b. Zittau-Reichenberger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—
18 a. Oberschlesische	17	25	—	9	51	14—22,28	—	—	—	—	. . .	—	—
b. Breslau-Posen-Glogauer	—	1	—	1	2	20,57	—	—	—	—	. . .	—	—
19 Stargard-Posener	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—
20 Rhein-Nahe-E.	—	—	—	1	1	—	—	—	—	—	. . .	—	—
21 Wilhelms-Bahn	—	59	—	5	64	22	—	—	—	—	. . .	—	—
b) in Privatverwaltung.												
22 Aachen-Mastrichter	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—
23 Albertsbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—
24 Altona-Kieler	—	13	—	—	13	17,90	—	—	—	—	. . .	—	—
25 Aussig-Teplitzer	—	—	—	2	2	22	—	—	—	—	. . .	—	—
26 Bayerische Ostbahnen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—
27 Berlin-Anhaltische	12	33	1	1	47	18,7—19,5	—	—	—	—	. . .	—	—
28 a. Berlin-Hamburger / b. Hamburg-Bergedorfer	—	1	—	—	1	20,61	—	—	—	—	. . .	—	—
29 Berlin-Potsdam-Magdebrg.	32	1	14	—	47	17,88—20,29	—	—	—	—	. . .	—	—
30 Berlin-Stettiner a. Stammbahn	—	32	—	2	34	15,18¾,21 u. 22½	—	—	—	—	Durch Abbrennen einer 1000' lang. Strecke e. hölzern. Brücke	1	8
30 Berlin-Stettiner b. Hinterpommer.	—	87	—	4	91	23	—	—	—	—	. . .	—	—
30 Berlin-Stettiner c. Vorpommersche	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—
31 Böhmische Westbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—
32 Breslau-Schweidnitz-Freib.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . .	—	—

	II. Privatbahnen. (Forts.)	326		327		328	329	330	331	332	333	334	335
		III. Schienenbrüche.						IV. Verkehrs-Störungen im Betriebs-Jahre 1864.					
		In den früheren Jahren (seit dem Bestehen d. Bahn)		Im Betr.-Jahre 1864		Zusammen bis Ende 1864.	Gewicht der gebrochenen Schienen pro laufenden Fuß.	Dieselben sind veranlaßt durch:					Dauer der Unterbrechung.
		a. bei Stuhlschienen.	b. bei breitbasigen.	a. bei Stuhlschienen.	b. bei breitbasigen.			Einsturz den Bauwerken.	Dammrutschung.	Schneefall.	Wasserfluthen.	sonstige Ereignisse.	
		Anzahl der Brüche.		Anzahl der Brüche.		Schienenbr.	A.-Pfd.	Anzahl der Verkehrs-Störungen.					Tage.
33	Brünn-Rossitzer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . —	—
34	Buschtêhrader a. Kralup-Kladno	—	—	—	1	1	22,4	—	—	1	—	. . . —	2
	b. Prag-Weßhybka	—	3	—	—	3	17,9	—	—	—	—	. . . —	—
	c. Pferde-Bahn												
35	Frankfurt-Hanauer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . —	—
36	Galizische Carl-Ludwig-B.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	. . . —	6
37	Glückstadt-Elmshorner	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . —	—
38	Graz-Köflacher	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . —	—
39	Hessische Ludwigs-E.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . —	—
40	Homburger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . —	—
41	Kaiser Ferdinands Nordb.	818	8	—	—	826	12,64 resp. 23	—	—	—	—	Eisgang 1	2
42	Kaiserin Elisabeth a. Lokom.-Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . —	—
	Elisabeth b. Pferde-Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . —	—
43	Köln-Mindener (u. Gießener)	1	100	—	30	131	20—24	—	—	—	—	. . . —	—
44	Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . —	—
45	Leipzig-Dresdener	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . —	—
46	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	104	—	—	—	104	9,0	—	—	—	—	. . . —	—
47	Lübeck-Büchener	—	1	—	—	1	21,1	—	—	—	—	. . . —	—
48	Lüttich-Mastrichter	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . —	—
49	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . —	—
50	a. Magdeburg-Halberstädter	3	4	1	1	9	20,24 resp. 15,89	—	—	—	—	. . . —	—
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . —	—
	c. Cöthen-Bernburger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . —	—
51	Mecklenburgische	29	—	3	—	32	16,75 u. 18,87	—	—	—	—	. . . —	—
52	Mohacs-Fünfkirchener	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . —	—
53	Neisse-Brieger	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	. . . —	—
54	Niederländische Rhein-E.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . —	—
55	Niederschlesische Zweigbahn	—	10	—	—	10	18	—	—	—	—	. . . —	—
56	a. Oesterreichische nördliche	1707	59	2	8	1776	13,11. 22,10. 23,61	—	—	—	—	. . . —	—
	b. Oesterreich. südöstliche	—	32	—	1	33	23,52	—	—	—	—	. . . —	—
	c. Wien-Neu-Szönyer	—	6	—	1	7	21,28	—	—	—	—	. . . —	—
57	Oppeln-Tarnowitzer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . —	—
58	a. Pfälzische Ludwigsbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . —	—
	b. Pfälzische Maximiliansb.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . —	—
59	Rheinische	—	3*	—	2	5	23	—	—	—	—	. . . —	—
60	a. Südbahn, Oesterreichische	—*	3*	—	2	5	23	—	—	2	—	. . . —	7
	b. Nordtiroler	—	1	—	2	3	22,4	—	—	—	—	. . . —	—
	c. Venetianische u. Südtirol.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . —	—
61	Süd-Norddeutsche	—	13	—	1	14	22,6	—	—	—	—	. . . —	—
62	Taunus-Bahn	29	—	—	—	29	18,5	—	—	—	—	. . . —	—
63	Theiß-Bahn	—	44	—	5	49	22,3	—	—	—	—	. . . —	—
64	a. Thüringische	—	45	—	5	50	17—20	—	—	—	—	. . . —	—
	b. Werra-E.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . —	—
65	a. Warschau-Wiener	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . —	—
	b. Warschau-Bromberger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . —	—

Abſchnitt F.

Ueberſicht der angeſtellten Beamten und beſchäftigt geweſenen Arbeiter.

		336		337		338		339		340		341	
		I. Bei der Bahnverwaltung (Beaufsichtigung und Unterhaltung der Bahn).											
		A. Oberleitung.											
	I. Staatsbahnen.	Ober-Ingenieure.		Assistenten und Expedienten derselben.		Kalkulatoren.		Registratoren und Kanzlisten.		Boten.		Sonstige Beamte.	
		Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anzahl.	Gehalt. Thlr.
1	Badische	—*	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
2	Bayerische (u. gepcht. Zwgb.)	—*	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
3	Braunschweigische	4	900—1300	10	365—700	10	400—800	7	300—600	2	250—275	. . . .	—
4	Hannoversche	L. R. 3 6 8	—	26*	600—1000	12	280—420	6	370—515	—	—	. . . .	—
5	Main-Neckar	—*	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
6	Main-Weser	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
7	Nassauische	L. R. 2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
8	Preuß. Niederschles.-Märk.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
9	„ Ostbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
10	„ Saarbrücker (u. Trier)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
11	„ Westfälische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
12	Sächsische östliche	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
13	Sächsische westliche	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
14	Württembergische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
	II. Privatbahnen												
	a) unter Staatsverwaltg.												
15	Aach.-Düss. / Ruhrorter (a. Aach.-Düsseld. / b Ruhrort-Cref.)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
16	Bergisch-Märkische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
17	a. Löbau-Zittauer / b. Zittau-Reichenberger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
18	a. Oberschlesische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
	b. Breslau-Posen-Glogauer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
19	Stargard-Posener	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
20	Rhein-Nahe-E.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
21	Wilhelms-Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
	b) in Privatverwaltung.												
22	Aachen-Mastrichter	1	1176	—	—	—	—	1	347	—	—	1 Zeichner	320
23	Albertsbahn	1	800	—	—	—	—	1	252	—	—	. . . .	—
24	Altona-Kieler	—*	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
25	Aussig-Teplitzer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
26	Bayerische Ostbahnen	1	1543	1	743	—	—	—	—	—	—	1 Zeichner	286
27	Berlin-Anhaltische	1	2830	4	250—630	—	—	3	250—377	—	—	. . . .	—
28	a. Berlin-Hamburger / b. Hamburg-Bergedorfer	—*	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
29	Berlin-Potsdam-Magdebrg.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
30	Berlin-Stettiner (a. Stammbahn / b. Hinterpommer. / c. Vorpommersche)	—*	3500	4*	450—1000	8*	300—500	7*	180—400	3*	180—300	. . . .	—
31	Böhmische Westbahn	1	1200	5	333—933	—	—	1	333	1	200	. . . .	—
32	Breslau-Schweidnitz-Freib.	1	2400	—	—	—	—	2	300—400	—	—	. . . .	—

II. Privatbahnen. (Forts.)	336		337		338		339		340		341	
I. Bei der Bahnverwaltung (Beaufsichtigung und Unterhaltung der Bahn).												
A. Oberleitung.												
	Ober-Ingenieure.		Assistenten und Expedienten derselben.		Kalkulatoren.		Registratoren und Kanzlisten.		Boten.		Sonstige Beamte.	
	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anzahl.	Gehalt. Thlr.
33 Brünn-Rossitzer	—	—	2	434–467	—	—	s. 337	—	—	—	. . . .	—
34 Buschtêhrader a. Kralup-Kladno	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
b. Prag-Weihybka	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
c. Pferde-Bahn												
35 Frankfurt-Hanauer	s. 368	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
36 Galizische Carl-Ludwig-B.	—*	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
37 Glückstadt-Elmshorner	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
38 Graz-Köflacher	1*	1400	2	400–500	—	—	1	550	1	200	. . . .	—
39 Hessische Ludwigs-E.	1	1714	—	—	1	571	2	313–342	1	170	. . . .	—
40 Homburger	1	500	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
41 Kaiser Ferdinands Nordb.	9*	1453—2067	52*	680–967	—	—	33	447–700	—	—	8 Betriebs-Eleven	513–600
42 Kaiserin Elisabeth a. Lokom.-Bahn	2	1600—1850	3	500–650	—	—	1	365	2	263–313	3 Ingenieure . .	1104
											2 Zeichner . . .	243—450
b. Pferde-Bahn	1*	1720	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
43 Köln-Mindener (u. Gießener)	1*	2275	1*	800	1	540	1*	500	2	220	6 Architekten u. Zeichn.	327–732
44 Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	1	1100	1	650	—	—	—	—	—	—	1 Zeichner . . .	350
45 Leipzig-Dresdener	1	1600	1	300	—	—	—	—	1	185	. . . .	—
46 Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	s. 369	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
47 Lübeck-Büchener	s. 2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
48 Lüttich-Mastrichter	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
49 Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	s. 5	—	1	500	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
50 a. Magdeburg-Halberstädter	1	1500	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
b. Magdeb.-Wittenbergesche	1	1400	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
c. Cöthen-Bernburger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
51 Mecklenburgische	s. 22b*	—	1	348	—	—	—	—	1	168	. . . .	—
52 Mohacs-Fünfkirchener	s. 369	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
53 Neisse-Brieger	1*	360	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
54 Niederländische Rhein-E.	s. 5	—	1	1714	7	228–543	—	—	1	208	Volontairs . .	114
55 Niederschlesische Zweigbahn	1	1450	—	—	1	350	—	—	—	—	. . . .	—
56 a. Oesterreichische nördliche	2*	1400—2000	11	300–940	—	—	—	—	2	240	. . . .	—
b. Oesterreich. südöstliche	3*	2327	21	300—1200	—	—	—	—	3	240	. . . .	—
c. Wien-Neu-Szönyer	1*	1400	4	600—1060	—	—	—	—	1	233	. . . .	—
57 Oppeln-Tarnowitzer	1	2680	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
58 a. Pfälzische Ludwigsbahn	1	1300	1	573	—	—	—	—	—	—	1 Zeichner . .	686
b. Pfälzische Maximiliansb.												
59 Rheinische	1	2000	3	600–750	4	300–500	2	450–730	—	—	1 Zeichner . .	360
60 a. Südbahn, Oesterreichische												
b. Nordtiroler	—*	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
c. Venetianische u. Südtirol.												
61 Süd-Norddeutsche	1*	2080	—	—	3	540–700	3	240–280	—	—	. . . .	—
62 Taunus-Bahn	1	1257	1*	475	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
63 Theiß-Bahn	2	1650—1960	5	574—1225	—	—	—	—	—	—	16 Inspectoren und 2 technische Dirigenten	243–420
64 a. Thüringische	1	2539	1	1000	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
b. Werra-E.	1	1676	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
65 a. Warschau-Wiener	1	1500	2	450–750	6	450–600	4	225–400	2	120	. . . .	—
b. Warschau-Bromberger												

		342		343		344			345			346		
		I. Bei der Bahnverwaltung (Beaufsichtigung												
									B. Specielle Beauf-					
	I. Staatsbahnen.	Abtheilungs- (Bezirks-) Ingenieure (Bahn-Inspektoren).		Assistenten und Schreiber.		Bahnmeister (Bahnaufseher, Oberbahnwärter ꝛc.).			Bahnwärter (Bahnwächter).			Hülfswärter.		
		Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Durchschnittl. Gehalt für die Meile Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Durchschnittl. Gehalt für die Meile Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Durchschnittl. Gehalt für die Meile Thlr.
1	Badische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2	Bayerische (u. gepacht. Zwgb.)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3	Braunschweigische	(s. 337)	—	—	—	16	275—350	325	191	—*	—	119	—*	—
4	Hannoversche	(s. 337)	—	—	—	72	313—381	376	892	150—183	167	498	135—147	140
5	Main-Neckar	3*	1030	—	—	6	400—486	486	76	214	214	7	185	185
6	Main-Weser	5*	600—1000	6	200—300	22*	324—524	426	233	155 195	181	97	123—135	129
7	Nassauische	2	686	—	—	10	295—372	314	215	176	176	—	—	—
8	Preuß. Niederschles.-Märk.	—	—	4	400—525	37	300—400	350	775	150—200	175	32	132	132
9	„ Ostbahn	—	—	15	400—550	67*	300—400	375	665*	200—215	175	215	120—150	150
10	„ Saarbrücker (u. Trier)	—	—	4	300—475	10	300—400	375	128	150—200	168	49	150—200	168
11	„ Westfälische	—	—	—	—	15	300—400	350	261	150—200	175	107	132	132
12	Sächsische östliche	5	850—1000	5	368—400	24*	360—415	—	206*	175 180	—	29*	155—190	—
13	„ westliche	8	900—1150	9	398 640	47	365—415	390	349*	182—192	182	37	170—230	170
14	Württembergische	10	743—857	23	429—486	(s. 337)	—	—	431	157—171	164	—	—	—
	II. Privatbahnen													
	a) unter Staatsverwaltg.													
15	Aach.-Düss. a. Aach.-Düsseld. / Ruhrorter b. Ruhrort-Crf.	1	700	3	240—450	9	325—375	350	117	150—200	175	—	—	—
16	Bergisch-Märkische	3	1000	10	275—480	30	300—390	350	432	144—192	168	—	—	—
17	a. Löbau-Zittauer	1	900	2	350—500	5*	346—366	—	37*	155—167	—	—	—	—
	b. Zittau-Reichenberger					4	325—350	—	25	155	—	11*	155	—
18	a. Oberschlesische	—	—	—	—	24*	375	375	329	120—180	155	—	—	—
	b. Breslau-Posen-Glogauer	—	—	—	—	16*	300—350	350	214	120—180	150	—	—	—
19	Stargard-Posener	—	—	—	—	10	275—350	325	178	120—180	145	—	—	—
20	Rhein-Nahe-E.	—	—	2	400	19	300—400	360	132	150—200	186	29	150—200	186
21	Wilhelms-Bahn	—	—	—	—	12	250—300	250	183	120—132	120	—	—	—
	b) in Privatverwaltung.													
22	Aachen-Mastrichter	—	—	—	—	7*	333—400	367	111*	61—175	133	—	—	—
23	Alberts-Bahn	—	—	—	—	3	260—300	—	49	125—132	—	—	—	—
24	Altona-Kieler	2	900—1440	2	300—338	12	252—264	252	148	141—153	141	33	66—135	135
25	Aussig-Teplitzer	2	666—800	—	—	2	160—280	220	8	144—151	150	9	144—151	148
26	Bayerische Ostbahnen	10	686—743	—	—	38	334—377	—	536	160—174	—	50	160—174	—
27	Berlin-Anhaltische	4	1000—1200	5	180—200	37	258—324	284	320	132—144	132	38	132	132
28	a. Berlin-Hamburger	4	1150—1450	4	240—336	82	250—375	350	540	140—204	144	—	—	—
	b. Hamburg-Bergedorfer													
29	Berlin-Potsdam-Magdebg.	3	900—1000	3	300—450	15	350	350	321	144—200	144	151*	—*	—
30	Berlin-Stettiner a. Stammbahn	2	1400—1600	9	240—450	18	300—600	300	145	144—180	144	54	144	144
	b. Hinterpommer.	2	1200	7	240—500	12	300—340	300	135	120	120	—	—	—
	c. Vorpommersche	2	1200	6	240—500	17	300—340	300	180	144	144	17	144	144
31	Böhmische Westbahn	2	666—800	12	333—533	9	266—333	300	198	128—152	140	—	—	—
32	Breslau-Schweidnitz-Freib.	3	380—450	—	—	15	240—300	240	211	108—132	108	—	—	—

Digitized by Google

347	348	349	350	351	352	

und Unterhaltung der Bahn).

sichtigung.

C. Stations-Verwaltung.

Weichensteller.			Sonstige Beamte.		Vorsteher größerer Stationen (Bahnh.-Inspekt., Bahnh.-Verw.).		Assistenten derselben.		Vorsteher kleinerer Stationen und Haltestellen.		Stations-Aufseher.		
Anz.	Gehalt. Thlr.	Durchschnittl. Gehalt für die Mehrzahl Thlr.	Anzahl.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	
—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2
96	—*		. . . .	—	15	450—900	52	180—600	8	400—600	29	200—550	3
239	171—204	187	. . . .	—	69	394—720	51	283—390	s. S. 349	—	2	294	4
36	243	243	. . . .	—	s. S. 381	—	s. S. 384	—	s. S. 391	—	s. S. 396	—	5
85	165—215	195	. . . .	—	3*	600—950	5*	424—724	9	324—524	—	—	6
92	210	210	20 Vorarbeiter . .	228	9	361—572	7*	226—275	26	218—400	1	360	7
279	150—250	200	1 Eisenbahn-Baumeister .	700—1000	8	600—860	74	300—400	18	400—600	5	300—375	8
19	150—250	200	5 Eisenbahn-Baumeister .	600—800	11	500—700	15	300—400	25	400—500	21	300—400	9
9	150—250	175	2 Eisenbahn-Baumeister .	650—732	8	400—650	13	300—400	11	300—400	—	—	10
4	150—230	190	3 Eisenbahn-Baumeister 3 Betriebs-Sekretaire (Bauschreib.)	600—700 450—500	8	500—700	10	300—400	10	400—500	—	—	11
44	180—206		1 Brückenwärter u. 2 Stellvertreter derselben	155—194	8*	600—920	1*	452	8	150—898	2	350	12
164	195—230	195	. . . .	—	20	540—1030	3	396—670	12	430—670	5	319—380	13
166	163—177	170	6 Tunnelwärter . . . 4 Brückenwärter . . .	171 171	26	514—971	3	343—357	75	220—449	22	206—434	14
76	150—250	200	Brücken- und Leinwadwärter .	175	15	400—700	15	300—400	—	—	5	375—400	15
267	150—200	180	3 Eisenbahn-Baumeister 3 Betriebs-Sekretaire 1 Bauschreiber 6 Bureaudiener	720—800 475 335—425 180—192	15	400—700	31	240—375	30	350—500	14	240—400	16
12	180—192	—	. . . .	—	3*	500—600	—	—	—	—	—	—	17a
5	192	—	. . . .	—	1*	600	—	—	2	455—487	—	—	- b
203	150—210	180	12 Bem.-Sekretäre u. 10 Diätare 2 Sections-Ingenieure 3 Kanzlisten 1 Bote 1 Baumeister	240—350 480—675 180—350 250 700	8*	700	16*	325—396	8	400—500	4	350	18a
73	150—190	180	2 Betriebs-Sekretäre u. 2 Diätare 2 Kanzlisten u. 1 Zeichner 2 Boten	240—350 180—360 150—225	12	400—600	3*	325—350	s. S. 349	—	3	350	- b
25	150—240	180	1 Eisenbahn-Baumeister 2 Betriebs-Sekretaire 5 Kanzlisten und Diätare 1 Bote	800 400—800 180—375 250	7*	400—600	2	250—350	—	—	2	205—350	19
43	150—250	212	2 Eisenbahn-Baumeister 1 Hafenmeister	650—750 350	2	500—625	11	300—400	5	350—500	10	300—400	20
37	120—200	132	1 Baumeister 1 Bauschreiber	800 240	1	850	1	300	11	275—460	—	—	21
28*	170—243	210	. . . .	—	11*	320—660	3*	320—375	7	207—350	—	—	22
9	156	—	. . . .	—	3	300—450	—	—	—	—	—	—	23
39	168	—	7 Brückenwärter . .	168	5	720—1172	s. S. 395	—	6	510—660	s. S. 395	—	24
5	144—160	157	. . . .	—	3	600—800	—	—	3	366—500	—	—	25
194	209	209	. . . .	—	15	620—800	9	486—544	54	314—486	11	334—378	26
130	156—192	156	1 Weichen-Aufseher .	182	26	324—1260	35	242—430	8	270	—	—	27
87	144—212	168	2 Schleusenwärter .	220—325	4	725—750	—	—	2	390—450	12	246—470	28
35*	144—200	144	. . . .	—	3	450—650	—	—	—	—	15	300—500	29
91	144—180	156	1 Bote d. Abth.-Ingenieurs	192	12*	325—980	16*	200—274	—	—	—	—	30a
36	132	132	2 desgl.	180	8*	400—600	10*	200—350	3	350	—	—	- b
67	156—168	156	2 desgl.	180	8	500—700	20	215—360	13	350—400	—	—	- c
12	136—152	140	. . . .	—	s. S. 342	—	s. S. 343	—	22	333—533	5	266—300	31
79	132—156	132	1 Eisenbahn-Baumeister .	950	21	128—730	6	180—400	s. S. 349	—	—	—	32

II. Privatbahnen. (Forts.)	342		343		344			345			346		
	I. Bei der Bahnverwaltung (Beaufsichtigung												
								B. Specielle Beauf-					
	Abtheilungs- (Bezirks-) Ingenieure (Bahn-Inspektoren).		Assistenten und Schreiber.		Bahnmeister (Bahnaufseher, Oberbahnwärter ꝛc.).			Bahnwärter (Bahnwächter).			Hülfswärter.		
	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Durchschnittl. Gehalt für den Mehrgehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Durchschnittl. Gehalt für den Mehrgehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Durchschnittl. Gehalt für den Mehrgehalt. Thlr.
33 Brünn-Rossitzer	—	—	—	—	2	200	200	33	150—185	165	—	—	—
34 Busch-töhrader a. Kralup-Kladno	1	1000	—	—	3	240—320	300	38	128—200	150	—	—	—
34 Busch-töhrader b. Prag-Wejhybka	1	667	—	—	3	240—320	300	20	132—200	150	—	—	—
34 Busch-töhrader c. Pferde-Bahn													
35 Frankfurt-Hanauer	1	857	—	—	4	268—295	—	42	151—172	158	18—23	—*	—
36 Galizische Carl-Ludwig-B.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
37 Glückstadt-Elmshorner	1	1200	—	—	2	264	264	23	132	132	4	124	124
38 Graz-Köflacher	1	640	—	—	2	240	240	29	160—186	170	2	150	150
39 Hessische Ludwigs-E.	2	913	—	—	11	213—400	400	154	137—186	170	13	137—165	136
40 Homburger	—	—	—	—	2	183—194	188	20	143—171	156	3	167	167
41 Kaiser Ferdinands Nordb.	15	1013—1400	63	680—967	60	444—490	450	446	207—231	220	—	—	—
42 Kaiserin Elisabeth a. Lokom.-Bahn	10	1208—1544	28	600—1075	35	348—396	348	610*	181—229	181	L.R. 345	—	—
42 Kaiserin Elisabeth b. Pferde-Bahn	2	1064—1112	6	648—696	5	336	336	61*	166	166	L.R. 345	—	—
43 Köln-Mindener (u. Gießener)	6	1600—1700	26	183—750	49	216—400	300	564	144—180	156	361*	120—144	144
44 Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	2	700—800	1	250	16*	270—570	—	173*	144—168	156	90	60—72	60
45 Leipzig-Dresdener	3	1100	3	330—450	12	300—350	350	113	160—175	175	161*	120—150	150
46 Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth.)	L.R. 369	—	—	—	—	—	—	7	200—229	—	—	—	—
47 Lübeck-Büchener	1	600	—	—	5	300—360	—	46	132—168	150	L.R. 348	—	—
48 Lüttich-Mastrichter	1	560	1	160	2	360	—	38*	48—192	160	—	—	—
49 Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	3	1000—1100	2	225—275	18	288—350	336	176	150—192	156	194*	—*	—
50 a. Magdeburg-Halberstädter	L.R. 339	—	1	240	7	350	350	105	144—200	144	119*	—*	—
b. Magdebg.-Wittenbergesche	2	650—800	—	—	12	270—300	300	135	150—180	150	131	144—168	144
c. Cöthen-Bernburger	—	—	—	—	3	240	240	29	132—144	132	3	132	132
51 Mecklenburgische	1	1150	1	300	10	360—390	360	145	136	136	75	136	136
52 Mohacs-Fünfkirchener	1	1040	—	—	4	330—420	420	68	166	166	—	—	—
53 Neisse-Brieger	—	—	—	—	3	325	325	41	132—156	144	7	96	96
54 Niederländische Rhein-E.	1	1715	8	114—428	10	343—1085	—	112	42—234	—	3	52—213	—
55 Niederschlesische Zweigbahn	—	—	—	—	6	216—300	254	74	100—124	124	26	96—120	114
56 a. Oesterreichische nördliche	17	600—1066	—	—	45	266—333	300	216	120—180	150	442*	72	72
b. Oesterreich. südöstliche	27	600—1060	—	—	73	266—333	300	269	120—180	150	423*	72	72
c. Wien-Neu-Szönyer	4	666—933	—	—	14	266—333	300	46	120—180	150	103*	72	72
57 Oppeln-Tarnowitzer	1	675	2	180—300	5	260—350	320	66	108—132	120	—	—	—
58 a. Pfälzische Ludwigsbahn	3	856—1028	1	628	7	350—450	400	225	148—172	154	—	—	—
b. Pfälzische Maximiliansb.	1	1114	1	300	3	300—428	353	80	148—172	160	—	—	—
59 Rheinische	8	700—1500	11	300—420	30	300—360	300	643	132—180	132	—	—	—
60 a. Südbahn, Oesterreichische b. Nordtiroler c. Venetianische u Südtirol.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
61 Süd-Norddeutsche	3	900—1200	4	200—500	11*	500—700	—	243	126—175	—	—	—	—
62 Taunus-Bahn	3	556—613	—	—	L.R. 343	—	—	54	190—210	190	—*	—	—
63 Theiß-Bahn	6	980—1225	3	574—819	42	343—420	—	398	163—198	—	—	—	—
64 a. Thüringische	4	916	4	240	31	294—342	—*	231	148	148	5	148	148
b. Werra-E.	2	800	2	240	18	277—317	277	158	158	158	—	—	—
65 a. Warschau-Wiener	4	900	8	300—360	48	250—450	300	342	90—108	100	—	—	—
b. Warschau-Bromberger	2	900	4	300—360	18	250—360	300	133	90	90	—	—	—

Digitized by Google

347	348	349	350	351	352

und Unterhaltung der Bahn).

sichtigung.

C. Stations-Verwaltung.

Weichensteller.			Sonstige Beamte.		Vorsteher größerer Stationen (Bahnh.-Inspekt., Bahnh.-Verw.).		Assistenten derselben.		Vorsteher kleinerer Stationen und Haltestellen.		Stations-Aufseher.		
Anz.	Gehalt. Thlr.	Durchschnittl. Gehalt für die Weichenst. Thlr.	Anzahl.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	
—	--	—	. . . .	—	2	400 - 435	2	200—334	2	200—334	1	266	33
—	—	—	. . . .	—	1	667	--	—	3	180—300	1	194	34 a
—	—	—	. . . .	—	1	400	—	—	4	240—300	1	240	- bc
22	165—199	165	. . . .	—	2	514—572	—	—	7	257—377	2	240—286	35
—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	36
6	168	168	. . . .	--	2	500—650	s. 384	—	4	168—432	—	--	37
12	150	150	. . . .	—	3	400—700	2	240—480	6	240—400	1	200	38
93	165—214	198	12 Vorarbeiter . .	214	4	514—685	4	256	30	187—400	3	285—457	39
4	171	171	. . . .	--	2	600—800	1	343	2	315—458	—	—	40
—	—	—	1 Brückenmeister . . . . . 1167 2 Rechnungsführer . . . . . 650—1067 28 Rangirer . . . . . 417—700		s. 337 u. 342	—	s. 337 u. 343	—	—	—	41	207—231	41
s. 345	—	—	. . . .	—	s. 343*	—	13	447 750	22*	384—576	17	251—361	42 a
. . 345	—	—	2 Kanzlisten . . . 336—384 2 Kanzleidiener . . 252		2	864—1344	2	720	s. 343	—	—	—	- b
436*	156—192	180	6 Büreaudiener . .	155—183	23*	400—700	28	260—300	40	260—375	26	216—450	43
56*	162—212	187	. . . .	—	7*	570—890	—	—	13*	350—580	12	270—370	44
42	185—200	185	1 Stromwärter . .	240	3	600—750	2	360	7	500—600	—	—	45
s. 345	—	—	. . . .	—	s. 269	—	—	—	—	—	—	—	46
8	144—180	180	. . . .	--	3	470—800	1	300	—	--	—	—	47
—*	—	—	. . . .	—	5*	400—453	1*	220	--	—	—	—	48
63	168—192	180	. . . .	—	4	525—575	3	300—475	7	190—250	6	295—460	49
19*	144 180	144	. . . .	—	5	450—650	—	—	—	—	11	240—400	50 a
—	—		. . . .	—	7	300 - 400	6	300—350	3	230	1	300	- b
4	144—180	144	. . . .	—	3	350—360	—	—	—	—	—	—	- c
54	148—156	148	. . . .	—	6	440—677	3	280—360	3	416—427	—	—	51
16	200	200	. . . .	—	2	620—670	—	—	4	267—460	—	—	52
6	156—165	165	. . . .	—	2	420—450	—	—	—	—	—	—	53
71	200—300	—	21 Brückenwärter . . . . 288—312 1 Kanalwärter . . . . . 1028 1 Bahnaufseher 514		6	514—1143	3	400—686	19	237—543	--	—	54
16*	112—160	136	. . . .	—	4*	400—500	1	250	s. 344	—	—	—	55
—	—	—	. . . .	—	51	390—1600	122	390—900	1	250—340	30	250—340	56 a
—	—	—	. . . .	—	55	390—1600	107	390—900	3	250—340	38	250—340	- b
--	—	—	. . . .	—	19	390—1600	15	390—900	1	340	7	250—340	- c
23	120—145	132	. . . .	—	3	320—440	9	200—260	7	208—270	-	—	57
138	180—200	170	. . . .	—	8	514—914	3	300—500	19	200—400	8	228—400	58 a
46	180—200	170	. . . .	—	5	514—914	--	—	7	340—500	1	350	- b
206	144—180	144	1 Büreaudiener . .	180	12	400—650	53	183—450	34	240—400	6	240—360	59
—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	60
5	120	120	. . . .	—	17	210—630	9	200—400	10	166—240	2	200—300	61
12	210 - 228	228	. . . .	—	3	686	—	—	6	422—520	4	319—440	62
52	163—198	—	. . . .	--	14	980—1225	s. 343	—	24	420—653	—	—	63
84	184—208	—*	. . . .	-	8	483—893	21	180—368	6	308—373	11	373—481	64 a
24	182—194	182	. . . .	—	3	590	2	256—316	14	307	—	—	- b
90	120—144	120	1 Schienenmeister . . 225 4 Büreaudiener . . 1080		7	600 - 900	10	225—450	4	500	12	315 400	65 a
22	120	—	2 Büreaudiener . .	108	5	600—750	5	225—300	2	500	2	400	- b

	I. Staatsbahnen.	353 Perron-Wärter. Anz.	Gehalt. Thlr.	Durchschnittl. Gehalt für die Mehrzahl Thlr.	354 Portiers. Anz.	Gehalt. Thlr.	Durchschnittl. Gehalt für die Mehrzahl Thlr.	355 Nachtwächter. Anz.	Gehalt. Thlr.	Durchschnittl. Gehalt für die Mehrzahl Thlr.	356 Sonstige Beamte. Anzahl.	Gehalt. Thlr.
		(Forts.) I. Bei der Bahnverwaltung (Beaufsichtigung										
		(Forts.) C. Stations-Verwaltung.										
1	Badische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
2	Bayerische (u. gepacht. Zwgb.)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
3	Braunschweigische	s. S. 354	—	—	6	225—250	240	5	—*	—	3 Thorwärter . . .	—*
4	Hannoversche	—	—	—	24	198—218	198	32	127—140	140	1 Bahnhofswachtmeister .	390
5	Main-Neckar	—	—	—	11	215—229	220	—	—	—	. . . .	—
6	Main-Weser	—	—	—	21*	171—224	220	—	—	—	2* Exped. d. Bahnhofs-Inspekt.	200—275
7	Nassauische	—	—	—	17	187—221	193	1	172	—	2 Wagenrangirer . .	244—272
8	Preuß. Niederschles.-Märk.	—	—	—	12	200—240	220	13	120—162	136	1 Nachtwachtmeister . .	180
9	" Ostbahn	—	—	—	10	150—300	200	70	120—180	150	. . . .	—
10	" Saarbrücker(u. Trier)	6	180—250	200	s. S. 353	—	—	8	120—150	135	. . . .	—
11	" Westfälische	—	—	—	19	190—250	200	26	150	150	. . . .	—
12	Sächsische östliche	—	—	—	4	200—224	—	10	156	156	8 Aufwärter u. Lauter . 1 Hausmann	156—170 200
13	" westliche	—	—	—	8	198—233	198	16	136—154	136	5 Thorwärter, Aufwärter u. Lauter	163—207
14	Württembergische	—	—	—	13	191—206	206	—	—	—	. . . .	—
	II. Privatbahnen											
	a) unter Staatsverwaltg.											
15	Aach.-Düss. Ruhrorter a. Aach.-Düssel. b. Ruhrort-Crf.	1	180	—	7	180—275	225	22	130—156	144	. . . .	—
16	Bergisch-Märkische	2	180—200	—	53	180—240	200	51	120—192	168	. . . .	—
17	a. Löbau-Zittauer	—	—	—	1	190	—	5	156	—	3 Aufwärter u. Lauter .	156
	b. Zittau-Reichenberger	—	—	—	—	—	—	3	150—156	—	3 Aufwärter u. Lauter .	156
18	a. Oberschlesische	21	150—250	210	s. S. 353	—	—	34*	120—165	150	3 Hülfsarbeiter d. Stations-vorsteher I. Klasse . .	180
	b. Breslau-Posen-Glogauer	18	150—200	200	s. S. 353	—	—	21*	120—150	150	. . . .	—
19	Stargard-Posener	—	—	—	7	200—210	210	11	120—150	135	. . . .	—
20	Rhein-Nahe-E.	5	180—250	230	s. S. 353	—	—	6	120—180	135	. . . .	—
21	Wilhelms-Bahn	—	—	—	1	220	—	11	96—120	96	. . . .	—
	b) in Privatverwaltung.											
22	Aachen-Mastrichter	—	—	—	2*	180—207	—	7*	98—170	150	. . . .	—
23	Alberts-Bahn	—	—	—	2	120	—	—	—	—	. . . .	—
24	Altona-Kieler	—	—	—	3	168—218	218	6	100—180	100	2 Krahndiener . . .	168
25	Aussig-Teplitzer	—	—	—	1	210	—	—	—	—	. . . .	—
26	Bayerische Ostbahnen	9	209	209	13	209	209	—	—	—	. . . .	—
27	Berlin-Anhaltische	—	—	—	8	192—258	192	32	120—180	120	. . . .	—
28	a. Berlin-Hamburger b. Hamburg-Bergedorfer	33	180—240	190	—	—	—	29	144—212	196	1 Nachtwachtmeister . .	300
29	Berlin-Potsdam-Magdebg.	6*	180—270	200	s. S. 353	—	—	17*	120—180	180	. . . .	—
30	Berlin-Stettiner a. Stammbahn	10*	156—226	180	s. S. 353	—	—	27	144—168	144	. . . .	—
	b. Hinterpommer.	8*	144	144	s. S. 353	—	—	12	120	120	. . . .	—
	c. Vorpommersche	11	156—195	156	s. S. 353	—	—	19	120	120	. . . .	—
31	Böhmische Westbahn	7	200—240	200	2	240	—	—	—	—	8 Eleven	200—240
32	Breslau-Schweidnitz-Freib.	22	108—153	120	s. S. 353	—	—	14	108—144	108	. . . .	—

357	358	359	360	361	362

und Unterhaltung der Bahn).

D. Telegraphie.						E. Verwaltung der Bahnunterhaltungs- und Betriebsmaterialien-Magazine.						
Telegraphen-Inspektoren (Telegraphen-Aufseher).		Telegraphisten.		Sonstige Beamte.		Materialien- und Magazin-Verwalter.		Assistenten und Materialien-schreiber.		Sonstige Beamte.		
Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anzahl.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anzahl.	Gehalt. Thlr.	
—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	. . . .	—	1
—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	. . . .	—	2
1	900	7	300–450	1 Telegraphen-Kontroleur . 700 3 Telegraphenboten . . 175—275		1	600	4	300–500	3 Werkst.-Aufseher . .	225—350	3
1	1200	62	255–765	3 Telegraphen-Ingenieure . 365—650 1 Rechnungsführer . . 260		2	1100–1150	19	240–650	. . . .	—	4
—	—	—	—	. . . .	—	3	514–572	—	—	. . . .	—	5
—	—	—	—	1 Materialverwalter . .	500	3*	400–700	4*	300–500	3* Material-Aufseher . . 170—290 1* Expedient 300		6
1	514	6	200–286	1 Telegraphenbote . .	200	1	686	4	228–343	1 Material-Ausgeber .	172	7
1	800	29	250–350	1 Telegraphen-Sekretär u. 1 Assistent desselben . .	400—425	1	900	4	300	1 Materialien-Controleur, 1 Buchhalter u. 1 Wächter	150–525	8
1*	800	48	250–350	1 Telegraphen-Schreiber	bis 550	10	400–700	10	220–240	. . . .	—	9
1	400	4	240–300	. . . .	—	2*	450–550	5	250–300	6 Material-Ausgeber, Gehülfen u. Kohlenmesser	250—300	10
1	650	6	240–300	. . . .	—	3	450–600	4	240–475	2 Magazin-Aufseher . .	250—325	11
1*	450	6	200–610	. . . .	—	2	425–650	1	450	6 Coakswieger . . . . 190—250 1 Magazingehülfe . . . 225		12
2	525–570	10	268–450	. . . .	—	1	700	5	350–500	4 Magazingehülfen . . 225—300 4 Coakswieger . . . 218		13
—	—	—	—	. . . .	—	4	309–629	1*	457	. . . .	—	14
1	700	6	250–300	. . . .	—	2	275–300	—	—	. . . .	—	15
1	750	6	275–325	4 Telegraphen-Aufseher . 250—500 1 Telegraphen-Schreiber . 400		1	750	6	210–350	. . . .	—	16
—	—	1	310	. . . .	—	1	400	—	—	. . . .	—	17a
—	—	1	250	. . . .	—	—	—	—	—	. . . .	—	- b
		13	247–300	2 Telegraphen-Aufseher . . 272—316 1* Telegr.-Sekr. u. 2* Hülfsarbeiter 240—123 1* Bureaudiener 200								18a
1	800	5	250–300	1 Telegraphen-Aufseher .	350	2	500–650	5	492–700	1 Aufseher . . . . 280 1 Bureaudiener . . . 193		- b
		4	275–300	1* Telegraphen-Aufseher	350	4	240–475	1	250	. . . .	—	19
1	431	2	250–300	. . . .	—	1*	300	2*	250–275	1 Werkst.-Materialien-Verw.	600	20
1	600	1	285	. . . .	—	1	600	4	170–240	. . . .	—	21
1	500	3*	250–330	. . . .	—	—	—	—	—	. . . .	—	22
—	—	—	—	. . . .	—	1	375	1	240	. . . .	—	23
1	480	4	200–240	. . . .	—	—	—	—	—	. . . .	—	24
—	—	3	267–433	. . . .	—	1	600	—	—	. . . .	—	25
3	400–457	1*	343	. . . .	—	1	686	5	286–514	. . . .	—	26
1	630	11	324–342	1 Depeschen-Revisor . . . 350 3 Aufseher . . . . 192—430 1 Schreiber . . . . 258 2 Boten . . . . 210—216		1	450	1	430	. . . .	—	27
1	650	8	240–325	. . . .	—	—	—	—	—	. . . .	—	28
1	350	6	240–350	. . . .	—	1	900	2	500	1 Materialien-Kontroleur . 500 1 Magazindiener . . . 200		29
2*	350–800	15*	180–400	2* Boten	144	1*	700	2*	240–350	. . . .	—	30a
1	450	2*	180–350	. . —* . .	—	1*	550	1*	300	. . . .	—	- b
1	450	10	250–300	. . . .	—	1*	580	1*	240	. . . .	—	- c
1	400	7	300	. . . .	—	1	466	—	—	2 Depot-Aufseher . .	266	31
1	800	3	240–300	1 Telegraphenbote . .	168	1	500	1	300	1 Wiegemeister . . .	180	32

	II. Privatbahnen. (Forts.)	353			354			355			356	
		(Forts.) I. Bei der Bahnverwaltung (Beaufsichtigung										
		(Forts.) C. Stations-Verwaltung.										
		Perron-Wärter.			Portiers.			Nachtwächter.			Sonstige Beamte.	
		Anz.	Gehalt. Thlr.	Durchschnittl. Gehalt für die Mehrzahl Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Durchschnittl. Gehalt für die Mehrzahl Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Durchschnittl. Gehalt für die Mehrzahl Thlr.	Anzahl.	Gehalt. Thlr.
33	Brünn-Rossitzer	1	200	—	—	—	—	3	144	144	. . . .	—
34	Busch-têhrader a. Kralup-Kladno	—	—	—	—	—	—	3	128	128	. . . .	—
	b. Prag-Wejhybka	—	—	—	—	—	—	3	130—135	—	. . . .	—
	c. Pferde-Bahn											
35	Frankfurt-Hanauer	—	—	—	3	158—171	158	3	—*	—	2 Vorarbeiter	210
36	Galizische Carl-Ludwig-B.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
37	Glückstadt-Elmshorner	—	—	—	i. R. 379	—	—	1	168	—	. . . .	—
38	Graz-Köflacher	—	—	—	2	280	280	2	180	180	. . . .	—
39	Hessische Ludwigs-E.	13	164—188	164	i. R. 353	—	—	18	188	188	22 Stationsdiener	148—177
40	Homburger	—	—	—	5	172	172	2	210	210	. . . .	—
41	Kaiser Ferdinands Nordb.	—	—	—	3	412	412	—	—	—	9 Saaldiener . . . . 7 Thorwächter	357—397 356—396
42	Kaiserin Elisabeth a. Kolom.-Bahn	33	184—254	224	14	261—466	—	40	176—186	—	1 Nachtwachtmeister . . . . 8 Kanzleidiener . . . . 1 Beleuchtungs-Aufseher	300 . . . 251—361 304
	b. Pferde-Bahn	i. R. 345	—	—	—	—	—	10	166—190	166	. . . .	—
43	Köln-Mindener (u. Gießener)	50	180—240	180	22*	180	180	92	144—156	156	7 Stations-Aspiranten	216
44	Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	—	—	—	7*	165—215	165	14*	84—132	120	. . . .	—
45	Leipzig-Dresdener	2	250—265	265	3	180—275	275	16	180—225	225	. . . .	—
46	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth.)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3 Hofwärter	171
47	Lübeck-Büchener	3	144—250	—	—	—	—	4	132—144	132	. . . .	—
48	Lüttich-Mastrichter	—	—	—	—*	—	—	—*	—	—	23 Stationsdiener	146—219
49	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	14	162—170	168	i. R. 353	—	—	11	150—168	168	2 Stations-Aufsichts-Assistent	265—295
50	a. Magdeburg-Halberstädter	5*	144—240	144	i. R. 353	—	—	8*	144—180	144	. . . .	—
	b. Magdebg.-Wittenbergesche	—	—	—	9	200—240	200	10	150	150	. . . .	—
	c. Cöthen-Bernburger	—	—	—	1	144	—	1	144	—	. . . .	—
51	Mecklenburgische	8	226—268	230	—		—	10	132—156	132	. . . .	—
52	Mohacs-Fünfkirchener	—	—	—	—	—	—	2	200	200	. . . .	—
53	Neisse-Brieger	—	—	—	2	168	168	3	126	126	. . . .	—
54	Niederländische Rhein-E.	1	283	—	9	254—296	—	4	208	—	. . . .	—
55	Niederschlesische Zweigbahn	—	—	—	—*	160	—	5*	108—128	128	. . . .	—
56	a. Oesterreichische nördliche	i. R. 352	—	—	19	190—300	—	—	—	—	9 Amtsdiener	210—270
	b. Oesterreich. südöstliche	i. R. 352	—	—	17	190—300	—	65	150—200	—	9 Amtsdiener	210—270
	c. Wien-Neu-Szönyer	i. R. 352	—	—	4	190—300	—	11	150—200	—	3 Amtsdiener	210—270
57	Oppeln-Tarnowitzer	—	—	—	—	—	—	4	96—110	110	. . . .	—
58	a. Pfälzische Ludwigsbahn	—	—	—	15	200—260	228	—	—	—	. . . .	—
	b. Pfälzische Maximiliansb.	—	—	—	8	200—228	200	—	—	—	. . . .	—
59	Rheinische	11	132—204	168	41	156—192	180	33	144—180	156	. . . .	—
60	a. Südbahn, Oesterreichische b. Nordtiroler c. Venetianische u. Südtirol.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
61	Süd-Norddeutsche	—	—	—	2	150—170	—	36	120—140	—	. . . .	—
62	Taunus-Bahn	—	—	—	11	188—205	205	—*	—	—	1 Büreaudiener	263
63	Theiß-Bahn	—	—	—	4	261—302	—	11	163—198	—	. . . .	—
64	a. Thüringische	—	—	—	24	160—184	184	28	148—160	148	. . . .	—
	b. Werra-E.	7	146	—	—	—	—	11	138	138	2 Aufseher b. Wagenverschieben	234
65	a. Warschau-Wiener	6	120	120	24	90—150	100	39	90—120	100	5 Kloakenreiniger u. 3 Lampenputzer	72—120
	b. Warschau-Bromberger	—	—	—	9	90—150	100	11	90	90	1 Kloakenreiniger 9 Durchläufer und 1 Lampenputzer	72—120

357	358	359	360	361	362

und Unterhaltung der Bahn).

D. Telegraphie.						E. Verwaltung der Bahnunterhaltungs- und Betriebsmaterialien-Magazine.					
Telegraphen-Inspektoren (Telegraphen-Aufseher).		Telegraphisten.		Sonstige Beamte.		Materialien- und Magazin-Verwalter.		Assistenten und Materialienschreiber.		Sonstige Beamte.	
Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anzahl.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anzahl.	Gehalt. Thlr.
—	—	—	—	. . . .	—	1	300	1	192	. . . .	—
—	—	—	—	. . . .	—	1	533	—	—	. . . .	—
—	—	—	—	. . . .	—	1	533	—	—	. . . .	—
—*	—	—*	—	. . . .	—	s. R. 391	—	s. R. 391	—	. . . .	—
—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	. . . .	—
—	—	s. R. 379	—	. . . .	—	—	—	—	—	. . . .	—
—	—	—	—	. . . .	—	—	—	1	200	. . . .	—
1	400	4	205–256	. . . .	—	3	412–685	4	286–344	2 Magazinsdiener . .	148
—	—	—	—	. . . .	—	1	300	—	—	. . . .	—
2*	1320–1533	3	333	45 Betriebs-Eleven . .	400–447	2	2067	18	680–967	7 Rechnungsführer . . .	680—1067
										24 Kanzlisten	447—700
1	1050	24	288–450	2 Telegraphen-Assistenten	808	2	720—1050	8	400–500	5 Magazin-Aufseher . . .	348—412
				2 „ Gehülfen	300					8 Magazindiener	262—312
—	—	—	—	. . . .	—	s. R. 343	—	s. R. 343	—	1 Magazindiener . . .	252
1	750	11	216–280	7 Assistent., Ob.-Telegraphisten, Mechaniker u. Arbeiter	244–500	7	240–750	7	111–500	1 Chemiker, 1 Schwellen u.	550—1000
										1 Schienen-Kontroleur . .	
—	—	4*	250–300	. . . .	—	1*	700	4*	300–450	2* Magazin-Aufseher .	260
1	400	3	275–300	3 Aufwärter	225–250	—	—	1	300	14 Lampenwärter, Maurer	175—230
										u. Zimmerleute . . .	
—	—	—	—	. . . .	—	1	429	—	—	. . . .	—
—	—	1	335	. . . .	—	—	—	—	—	. . . .	—
—	—	—*	—	. . . .	—	1	400	1	192	. . . .	—
1	425	11	255–320	1 Telegraphen-Assistent.	290	s. R. 345	—	—	—	. . . .	—
1	450	4	240–300	. . . .	—	1	550	1	350	. . . .	—
1	400	2	250–350	. . . .	—	1	400	—	—	1 Magazinbote . . .	240
—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	. . . .	—
1	684	—	—	. . . .	—	1	576	1	240	. . . .	—
—	—	s. R. 319 u. 331	—	. . . .	—	s. R. 349	—	—	—	. . . .	—
s. R. 344	—	—	—	. . . .	—	1	300	—	—	. . . .	—
1	686	10	114–700	1 Telegr.-Arbeiter . .	178	1	627	7	115–400	1 Administrat. d. Eigenthums	2857
										6 Magazindiener . . .	200—230
1	460	—	—	. . . .	—	1	394	1	144	. . . .	—
2	933	—	—	. . . .	—	1	1240 1360	9	390–840	11 Amtsdiener, Austräger, Magazin-Aufseher und Magazin-Wächter	210—450
1	930	—	—	. . . .	—	1	1240–1360	7	390–840	12 Amtsdiener u. s. w. wie vorstehend.	210—450
—	—	—	—	. . . .	—	1	1240–1360	3	390–840	4 Amtsdiener u. s. w. wie vorstehend.	210—450
1	360	1	200	. . . .	—	1	330	—	—	. . . .	—
1	571	—	—	. . . .	—	1	800	2	228–487	3 Magazindiener . .	228—300
						1	400	1	353	. . . .	—
1	540	16	183–276	4 Assistenten d. Inspektors	300–420	3	450–600	10	240–360	. . . .	—
—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	. . . .	—
1	800	21	200–260	. . . .	—	1	600	3	280–400	2 Magazindiener . .	280
—*	—	—*	—	. . . .	—	s. R. 337	—	—	—	. . . .	—
—	—	9	243–340	. . . .	—	—	—	—	—	. . . .	—
1	785	23	210–234	14 Hilfstelegraphisten .	160–202	s. R. 349	—	—	—	1 Depotdiener . . .	196
—	—	13	210–318	. . . .	—	s. R. 349	—	—	—	. . . .	—
4	200–900	43	180–600	14 Kanzlisten und Telegraphendiener . . .	90–400	1	1200	21	225–700	4 Büreaudiener . . .	120
1	900	24	180–375								

	I. Staatsbahnen.	363	364	365	366	367	368		369		370	
		(Forts.) I. Bei der Bahnverwaltung ꝛc.					II. Bei der					
		F. Werkverrichtungen gegen Tagelohn.					A. Oberleitung und Beaufsichtigung					
		Anzahl der von den Arbeitern verrichteten Tagewerke.	Tagelohn dafür im Ganzen. Thlr.	Auf eine Meile Bahnlänge kommen durchschnittlich Thlr.	Täglicher Lohn. Sgr.	Durchschnittl. Dauer eines Tagewerks. Stunden	Betriebs-Direktoren (Ober-Betriebs-Inspektoren). Anz.	Gehalt. Thlr.	Betriebs-Inspektoren. Anz.	Gehalt. Thlr.	Betriebs-Kontroleure (Bahn-Kontroleure). Anz.	Gehalt. Thlr.
1	Badische	—	—	—	—	—	—*	—	—	—	—	—
2	Bayerische (u. gepcht. Zwgb.)	—	—	—	—	—	—*	—	—	—	—	—
3	Braunschweigische	109 350	63 170	2345	durchschn. 17,33	11	L. R. 336	—	3	600—900	—	—
4	Hannoversche	—	—	—	10—14	11	6	1150—1500	L. R. 337	—	2	800—850
5	Main-Neckar	30 093	11 752	1011	10—16	10	—*	—	3*	800—1030	—	—
6	Main-Weser	197 596*	76 691	2884	durchschn. 11,64	11	—	—	1	1000—1400	1	500—800
7	Nassauische	31 330*	14 897	594	8—17,16	9½*	L. R. 2		2	686—743	—	—
8	Preuß. Niederschles.-Märk.	377 392	138 377	2681	10—13½	10	—	—	1	1200	3	600—1000
9	„ Ostbahn	314 126	113 426	1038	10—15	10	1	1300	8	700—1100	4	750—850
10	„ Saarbrücker (u. Trier)	258 172	114 805	5963	12—16	11	1*	1440	L. R. 3484	—	1	800
11	„ Westfälische	64 378	29 600	1040	10—15	10	1	1200	5	300—550	—	—
12	Sächsische östliche	84 430*	30 597	1189	8—25	11	2*	1600—1975	—	—	—	—
13	Sächsische westliche	253 347	112 492	2315	10—16	12	3*	1600—1650	—	—	—	—
14	Württembergische	—	141 849	2057	10—20,57	10½	—	—	1	857	—	—
	II. Privatbahnen											
	a) unter Staatsverwaltg.											
15	Aach.-Düss. Ruhrorter a. Aach.-Düssel.	29 952	15 360	1344	14—17½	10	—	—	1	1300	—	—
	Ruhrorter b. Ruhrort-Crf.	18 408	9440	1686	14—17½	10						
16	Bergisch-Märkische	270 900	144 513	3013	14—18	10	1	1500	—	—	1	750
17	a. Löbau-Zittauer	7126	3314	735	8—10	10	—*	—	—	—	—	—
	b Zittau-Reichenberger	7893	2629	741	9—11	10	—*	—	—	—	—	—
18	a. Oberschlesische	—	91 415	2709	9	12	1	1200	2	700—900		
	b. Breslau-Posen-Glogauer	—	23 214	834	9	12	—	—	1	1000	2	800—900
19	Stargard-Posener	46 733	15 405	681	9—10	12	—	—	1	1500		
20	Rhein-Nahe-E.	119 479	54 704	3415	12—16	11	—*	—	L. R. 3484	—	1	800
21	Wilhelms-Bahn	70 487	17 109	729	6—9	12	—	—	1	1000	—	—
	b) in Privatverwaltung.											
22	Aachen-Mastrichter	27 818	11 365	917	11—17½	10	1	1260	—	—	—	—
23	Alberts-Bahn	18 733	9943	1946	11—15	12	L. R. 336	—	—	—	—	—
24	Altona-Kieler	48 922	23 432	1253	13,5—18,75	10	—*	—	—	—	L. R. 405	—
25	Aussig-Teplitzer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
26	Bayerische Ostbahnen	—*	—	—	—	—	1	3428	4	1200—1314	1	1257
27	Berlin-Anhaltische	211 637	72 241	1524	12½—14	12—14	1	1680	—	—	—	—
28	a. Berlin-Hamburger b Hamburg-Bergedorfer	154 453	61 781	1558	10—17½	10	—*	—	1	1950	—	—
29	Berlin-Potsdam-Magdebgr.	122 760	43 826	2243	12—17½	10	1*	1400	—	—	—	—
30	Berlin-Stettiner a. Stammbahn	51 536	29 410	1308	17,12	12						
	Berlin-Stettiner b. Hinterpommer.	50 100	18 366	805	10—15	12	L. R. 336	—	—	—	2*	1000—1250
	Berlin-Stettiner c. Vorpommersche	173 284	83 003	2724	14,31	12						
31	Böhmische Westbahn	—	—	—	—	—	1	3000	—	—	1	1066
32	Breslau-Schweidnitz-Freib.	152 815	50 087	2187	9—15	12	L. R. 336	—	—	—	—	—

371	372	373	374	375	

Transportverwaltung.

des Betriebes.

B. Executiver Betriebsdienst.

Sonstige Beamte.		Lokomotivführer.			Feuerleute (Heizer, Lokomotivführer-Lehrlinge).			Zugführer, (Oberkondukteure, Oberschaffner).			Packmeister.			
Anzahl.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Durchschnittl. Gehalt für die Mehrzahl Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Durchschnittl. Gehalt für die Mehrzahl Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Durchschnittl. Gehalt für die Mehrzahl Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Durchschnittl. Gehalt für die Mehrzahl Thlr.	
. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
. . . . .	.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2
. . . . .	—	33	300—450	400	—	—*	—	2	350—400	—	14	275—300	275	3
7 Betriebs-Rendanten .	530—650	132	516—636	556	170	273—373	—	42	392—416	392	47	329—401	376	4
. . . . .	—	18	400—458	458	18	220—291	291	8	315—358	358	[illegible]	—	—	5
. . . . .	—	26*	555—655	615	26*	368—468	450	11*	421—521	478	—*	—	—	6
. . . . .	—	22	650—700	680	21	390—420	400	11	420	420	17	340	340	7
3 Hülfsarbeiter (Sekretäre)	240—420	106	300—500	400	175	200—300	250	16	250—350	300	37	250—300	275	8
36 Betriebs-Sekretäre .	240—600	83	300—500	400	83	180—300	180	30	250—350	300	36	250—300	275	9
10* Betriebs-Sekretäre . . .	240—500													
6* Registratoren und Kanzlisten	300	35	300—500	400	39	200—300	264	13	250—350	300	9	250—275	260	10
1* Bote	216													
. . . . .	.	32	300—475	400	32	200—300	250	7	275—325	300	13	250—300	275	11
. . . . .	—	36	555—925	—	40	270—440	—	10	530—660	—	16	430—640	—	12
1 Betriebs-Expedient .	350	76	347—1172	—	92	206—489	—	19	598—691	—	14	645—683	—	13
1 Betr.-Inspekt.-Assistent	375	78	421—841	571	27	400—442	410	28	512—541	527	28	451	451	14
3 Betriebs-Sekretäre .	240—550	17	350—450	400	17	200—300	250	8	275—350	300	7	225—275	250	15
2 Assistenten . . .														
6 Sekret., Kalkulat. u. Registratoren	275—500													
3 Zeichner und Kanzlisten .	240—540	91	300—450	375	92	240—250	250	37	180—300	300	30	204—300	240	16
1 Büreaudiener . . .	192													
. . . . .	—	9	680—920	—	9	264—416	—	2	524	—	4	370—400	—	17
. . . . .	—													
1 Betriebs-Sekretär .	533	90	300	300	97	180—250	250	20	250—350	300	44	223—275	250	18
		18	300—475	425	20	250	250	6	250—300	300	10	225—250	250	19
. . .* . .	—	19	300—500	400	19	200—250	250	7	250—350	280	5	250—300	270	20
1 Betr.-Sekretär u. 3 Kanzlisten	216—400	15	450—610	500	16	290—380	290	1	360	—	7	283—317	300	21
1 Kanzlist . . .	320	5	570	570	15	390	390	3	640—700	640	—	—	—	22
. . . . .	—	7	300—480	—	7	150	150	1	300	—	1	240	—	23
. . . . .	—	15	460—946	700	14	216—344	320	2*	660—760	—	9	428—652	428	24
. . . . .	—	4	400—567	475	4	200—300	267	2	280	—	5	168—180	174	25
4 Betr.-Inspektions-Actuare	343—400	67	457—514	—	50	286—343	—	36	400—457	—	—	—	—	26
. . . . .	—	43	324—377	324	43	192—228	192	21	224—288	240	26	228—232	228	27
. . . . .	—	53	465—665	552	72	276—288	288	19	325—419	388	19	310—390	338	28
1* Assistent d. Ob.-Betr.-Inspekt.	400	31	368—468	468	31	210—300	240	9	350—400	400	15	270—330	270	29
		33	350—500	300	33	180—270	200	6	225—270	250	15	216—350	300	30a
. . . . .	—	17	300—400	300	12	200—270	200	6	225—250	225	7	216—275	216	- b
		22	300	300	16	200—270	200	9	225—250	225	11	216—275	216	- c
5 Assistenten . .	333—666	16	333—466	400	17	200—240	220	3	266	—	20	166	—	31
. . . . .	—	23	300—500	300	23	180—240	180	10	216—240	216	5	192—216	192	32

	II. Privatbahnen. (Forts.)	363 (Forts.) I. Bei der Bahnverwaltung ꝛc. F. Werkverrichtungen gegen Tagelohn. Anzahl der von den Arbeitern verrichteten Tagewerke.	364 Tagelohn dafür im Ganzen. Thlr.	365 Auf eine Meile Bahnlänge kommen durchschnittlich Thlr.	366 Täglicher Lohn. Sgr.	367 Durchschnittl. Dauer eines Tagewerks. Stunden.	368 II. Bei der A. Oberleitung und Beaufsichtigung. Betriebs-Direktoren (Ober-Betriebs-Inspektoren). Anz.	368 Gehalt. Thlr.	369 Betriebs-Inspektoren. Anz.	369 Gehalt. Thlr.	370 Betriebs-Kontroleure (Bahn-Kontroleure). Anz.	370 Gehalt. Thlr.
33	Brünn-Rossitzer	8127	5374	1433	10—15	9	1	2667	—	—	—	—
34	Buschtêh-rader a. Kralup-Aladno	20734	8053	2097	10—16	10	1	2400	—	—	—	—
	b. Prag-Weshybka	9378	3751	503	10—15	10						
	c. Pferde-Bahn											
35	Frankfurt-Hanauer	17107*	7376	1351	11,43—18,86	12	1	1600	—	—	—	—
36	Galizische Carl-Ludwig-B.	—	—	—	—	—	—*	—	—	—	—	—
37	Glückstadt-Elmshorner	—	—	—	—	—	1	1510	—	—	—	—
38	Graz-Köflacher	5812	2712	511	14—18	11	L.R. 336	—	—	—	—	—
39	Hessische Ludwigs-E.	58320	34992	1435	17—20	11	" " 5	2857	1	1142	2	742—856
40	Homburger	7500	3430	1423	14—19	10	1	1143	—	—	—	—
41	Kaiser Ferdinands Nordb.	710256	331453	4126	9—16	10	1	3200	—	—	2	1233
42	Kaiserin Elisabeth a. Lokom.-Bahn	—	—	—	—	—	1*	3000	2	1850—2000	3	600—1050
	b. Pferde-Bahn	—	—	—	—	—			L.R. 336	—	L.R. 342	—
43	Köln-Mindener (u. Gießener)	301982	116881	1696	11,6	10,5	2*	2400	" " 342	—	1	1300
44	Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	97240	31615	1596	8—15	12	—	—	1	1100	—	—
45	Leipzig-Dresdener	—*	—	—	—	—	L.R. 5	—	—	—	—	—
46	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	2149	1001	1251	14	12	" " 369	—	1	630	—	—
47	Lübeck-Büchener	—	—	—	—	—	" " 2	—	—	—	—	—
48	Lüttich-Mastrichter	—	—	—	—	—	" " 5	—	—	—	1	453
49	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	97488	43682	2256	10—21,25	12	" " 5	—	—	—	—	—
50	a. Magdeburg-Halberstädter	45240	16755	1433	12—20	10	—*	—	—	—	—	—
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	c. Cöthen-Bernburger	6283	2653	663	10—15	12	—	—	—	—	—	—
51	Mecklenburgische	36410	14970	777	10—15	10	L.R. 2b*	—	1	1488	—	—
52	Mohacs-Fünfkirchener	33426*	17651*	2184	14—26	10	—	—	1	2200	—	—
53	Neisse-Brieger	8800	2500	429*	8—9	9	—	—	1	1300	1	560
54	Niederländische Rhein-E.	—	30600	1316	17—25	12	—	—	1	1600	—	—
55	Niederschlesische Zweigbahn	12560	3769	397	7,5—11	9	L.R. 336	—	1	600	—	—
56	a Oesterreichische nördliche	—	—	—	—	—	2	1600—2600	3	840—1230	—	—
	b. Oesterreich. südöstliche	—	—	—	—	—	4	1600—2600	6	840—1230	—	—
	c. Wien-Neu-Szönyer	—	—	—	—	—	2	1600—2600	2	840—1230	—	—
57	Oppeln-Tarnowitzer	39908	10208	1009	6—14	12	L.R. 336	—	—	—	1*	800
58	a. Pfälzische Ludwigsbahn	45983	13081	646	8—12	10	1	4572	1	1600	1	1200
	b. Pfälzische Maximiliansb.	10540	3601	487	8—12	10						
59	Rheinische	359407	141398	2837	11—13	10	1	2000	2	1200—1500	—	—
60	a Südbahn, Oesterreichische b. Nordtiroler c. Venetianische u. Südtirol.	—	—	—	—	—	—*	—	—	—	—	—
61	Süd-Norddeutsche	116024	38675	1477	8—14	12	—	—	1	1200	—	—
62	Taunus-Bahn	—*	7448	1108	12—16	12	1	2729	—	—	—*	—
63	Theiß-Bahn	—	—	—	—	—	1	7000	3	2342	—	—
64	a. Thüringische	136484*	50700	1361	9—15	12	L.R. 336	—	—	—	—	—
	b. Werra-E.	—*	—	—	—	—	" " 5	—	—	—	—	—
65	a. Warschau-Wiener	—	—	—	—	—	—	—	1	1500	2	600
	b. Warschau-Bromberger	—	—	—	—	—	—	—	1	1100		

371	372	373	374	375

Transportverwaltung.

des Betriebes.

B. Executiver Betriebsdienst.

Sonstige Beamte.		Lokomotivführer.			Feuerleute (Heizer, Lokomotivführer-Lehrlinge).			Zugführer, (Oberkondukteure, Oberschaffner).			Packmeister.			
Anzahl.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Durchschnittl. Gehalt für die Mehrzahl Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Durchschnittl. Gehalt für die Mehrzahl Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Durchschnittl. Gehalt für die Mehrzahl Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Durchschnittl. Gehalt für die Mehrzahl Thlr.	
. . . . .	—	3	400—433	411	6	200—240	225	—	—	—	—	—	—	33
. . . . .	—	6	360—467	—	7	160—240	—	1	240	—	—	—	—	34a
		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- b
. . . . .	—	8	343—457	457	8	247	247	2	286—343	—	s. A. 33a	—	—	35
. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	36
. . . . .	—	1	700	—	1	280	—	—*	—	—	—	—	—	37
. . . . .	—	4	560	560	4	280—300	290	2	266—320	300	s. A. 33a	—	—	38
. . . . .	—	43	572—684	610	30	336—476	400	15	256—285	256	—	—	—	39
. . . . .	—	3	314—400	362	3	200	200	2	257—314	286	—	—	—	40
. . . . .	—	149	641—777	—	4	478	478	30	574—605	—	104	487—573	—	41
2 Ober-Ingenieure . .	1500—1600	77	600—826	—	77	300—400	—	24	668	668	19	625—658	—	42a
12 Ingen., Assist. u. Kanzlisten	1150— 350													
1 Bespannungs-Inspektor	1544	—	—	—	—		—	10	231	231	s. A. 37a	—	—	- b
1 Stellvertr. d. Spez.-Direkt.	1700	180	350—500	—	274	216—300	240	81	260—360	300	53*	240—360	300	43
14 Assistenten u. Schreibgehülf.	305—600													
1 Büreau-Assistent .	450	20	630—730	730	20	450—550	500	10	400—500	450	5	400	400	44
. . . . .	—	29	365—600	600	34	250—300	250	8	450—600	600	15	365—600	550	45
. . . . .	—	3	400—514	—	3	229	229	1	400	400	—	—	—	46
. . . . .	—	5	500—600	500	5	220—250	220	2	390—410	—	2	320	320	47
. . . . .	—	4	432—480	—	6	304—340	—	3	320—400	—	—	—	—	48
1 Bevollmächtigter .	1500	32	400—550	480	32	275—335	275	19*	300—450	340	5	300—325	300	49
. . * . .	—	18	364—468	468	18	300	300	5	350—400	400	6	300	300	50a
. . . . .	—	18	270—470	420	28	180—240	180	6	300—330	330	6	270—280	280	- b
. . . . .	—	3	300—384	350	4	180—240	180	1	264	—	—	—	—	- c
1 Schreiber d. Betr.-Insp.	300	14	352—627	550	12	214—347	250	8	340—390	380	4	370	370	51
. . . . .	—	6	558—712	635	10	321—345	333	2	543	543	2	417	417	52
1 Registrator . .	400	3	475	475	3	215—275	275	1	420	—	2	370—385	—	53
. . . . .	—	38	312—521	—	35	250—260	—	15	313—375	—	—	—	—	54
. . . . .	—	6	380—600	480	6	270	270	3	320—358	358	3	274—294	294	55
33 Beamte u. Diener d. Verk.-Büreaus u. d. Zugförd.-Amts	210—1230	92	330—470	—	130	270—300	—	41	270—330	—	—	—	—	56a
37 Beamte und Diener 2c. wie vorstehend	210—1230	102	330—470	—	146	270—300	—	41	270—300	—	—	—	—	- b
13 desgl. . . .	210—1230	14	330—470	—	26	270—300	—	7	270—330	—	—	—	—	- c
. . . . .	—	5	400—600	560	5	230—290	260	2	460	460	3	260—320	300	57
. . . . .	—	50	314—400	343	50	200—297	228	35	297—353	286	s. A. 33a	—	—	58
8 Büreaugehülfen . .	220—475	69	240—450	240	61	216—265	216	35	240—390	300	23	216—300	240	59
. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	60
. . . . .	—	20	400—600	450	20	200—250	240	9	350—450	400	9	250—270	260	61
. . . . .	—	8	651—748	—	8	382	382	4	383—417	—	2	290—360	—	62
. . . . .	—	40	703—843	—	11	337—394	—	9	467	467	—	—	—	63
. . . . .	—	44	525—693	525	44	346—382	346	15	522—582	522	23	343—600	547	64a
. . . . .	—	14	420—570	470	14	280—315	295	7	436—496	496	7	310—334	322	- b
9 Sekretäre, Kalkulatoren 2c.	225—500	49	400—500	450	49	275	275	27	300—375	—	—	—	—	65a
1 Büreaudiener . .	120													
5 Sekret., Kalkulat. u. Kanzlisten	225—330	16	400—500	450	17	275	275	16	300—375	—	—	—	—	- b

(Forts.) II. Bei der

(Forts.) B. Executiver

	I. Staatsbahnen.	376 Schaffner (Kondukteure). Anz.	Gehalt. Thlr.	Durchschnittl. Gehalt für die Mehrzahl Thlr.	377 Bremser. Anz.	Gehalt. Thlr.	Durchschnittl. Gehalt für die Mehrzahl Thlr.	378 Wagenwärter und Wagenschmierer (aber nur angestellte). Anz.	Gehalt. Thlr.	379 Einnehmer (für den Billetverkauf). Anz.	Gehalt. Thlr.	380 Gepäck-Expedienten. Anz.	Gehalt. Thlr.
1	Badische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2	Bayerische (u. gepchl. Zwgb.)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3	Braunschweigische	62	175—350	225	40	150	150	—	—	—*	—	—*	—
4	Hannoversche	143	254—278	266	117	251	251	13	258—270	21	395—615	7	395—515
5	Main-Neckar	28	215—229	229	s. A. 376	—	—	16	215—229	24	72—513	s. A. 379	—
6	Main-Weser	36*	319—369	331	36*	280—320	292	—	—	14*	324—524	8*	324—524
7	Nassauische	17	310	310	19	300	300	—	—	8	245—360	s. A. 384	—
8	Preuß. Niederschles.-Märk.	241	180—250	215	—	—	—	11	180—250	10	300—600	9	300—400
9	" Ostbahn	78	200—250	225	46	180—250	200	s. A. 377	—	10	300—600	5	240—400
10	" Saarbrücker (u. Trier)	15	200—250	216	28	180—250	200	" " 377	—	5	300—500	1	350
11	" Westfälische	15	200—250	225	60	180—250	200	—	—	6	400—525	5	300—400
12	Sächsische östliche	79	250—355	—	—	—	—	—	—	10**	430—687	3*	598—700
13	Sächsische westliche	112	250—520	—	—	—	—	56	229—316	18*	457—694	3*	444—637
14	Württembergische	63	415	415	—	—	—	35	543—560	14	400—514	5	400—514
	II. Privatbahnen												
	a) unter Staatsverwaltg.												
15	Aach.-Düss. a. Aach.-Düsseld. / Ruhrorter b. Ruhrort-Crf.	8	225	225	24	200—240	200	—	—	9	400—525	5	325—375
16	Bergisch-Märkische	16	180—228	216	193	180—204	192	—	—	20	330—500	7	320—370
17	a. Löbau-Zittauer	14	240—290	—	—	—	—	—	—	1*	436	1	493
	b. Zittau-Reichenberger				—	—	—	—	—	1*	490	—	—
18	a. Oberschlesische	251	150—240	180	s. A. 376	—	—	—	—	10*	371—600	4	346—400
	b. Breslau-Posen-Glogauer												
19	Stargard-Posener	12	175—210	200	37	180—210	200	s. A. 377	—	5*	240—475	3	350—375
20	Rhein-Nahe-E.	8	200—250	220	16	180—250	185	" " 377	—	5	400—550	1	400
21	Wilhelms-Bahn	29	236—306	250	1	266	—	—	—	2	378—428	2	278—328
	b) in Privatverwaltung.												
22	Aachen-Mastrichter	3	344	344	9	304	304	—	—	6*	267—327	1*	347
23	Alberts-Bahn	11	150—180	—	19	150	150	—	—	3	240—250	1	264
24	Altona-Kieler	24*	228—252	228	1	198	—	4	192—320	2	428—675	s. A. 385	—
25	Aussig-Teplitzer	2	210	210	—	—	—	—	—	1	400	1	400
26	Bayerische Ostbahnen	76	343—400	—	36	286—343	—	40	343—400	14	514—571	4	400—457
27	Berlin-Anhaltische	120	180—216	180	s. A. 376	—	—	9	192	3	324—525	4	242—430
28	a. Berlin-Hamburger	75	270—300	290	—	—	—	25	240—282	25	400—650	6	260—570
	b. Hamburg-Bergedorfer												
29	Berlin-Potsdam-Magdebg.	52	192—240	192	—	—	—	—	—	8*	400—700	2*	500
30	Berlin-Stettiner a. Stammbahn	27	192	192	—*	—	—	14	156	7	400—900	5	180—500
	b. Hinterpommer.	18	192	192	—*	—	—	8	156	—	—	—	—
	c. Vorpommersche	30	192	192	—*	—	—	17	156	5	400	—	—
31	Böhmische Westbahn	11	200—234	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
32	Breslau-Schweidnitz-Freib.	45	168	168	—	—	—	—	—	8	180—300	3	190—330

381		382		383		384			385			386		387		

Transportverwaltung.

Betriebsdienst.

Gepäckwieger (d. h. angestellte).		Vorsteh. d. Güterbetriebs (Güter-Dirigenten, Ober-Güterinspektoren, Ober-Güterverwalter).		Güterkassen-Rendanten, Buchhalter, Rechnungsführ.		Güter-Expedienten.			Assistenten.			Vorsteher des Verlade-Geschäfts (Güterboden-Inspektoren, Bodenmeister).		Lade- und Wiegemeister.		
Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Durchschnittl. Gehalt für die Mehrzahl Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Durchschnittl. Gehalt für die Mehrzahl Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2
—	—	—	—	2	400—700	s. S. 350	—	—	s. S. 350	—	—	1	450	6	225—300	3
97	184—216	5	665—715	3	415—515	21	395—565	465	64	255—415	315	4	372—422	27	262—322	4
4	242	—	—	—	—	18*	400—629	429	s. S. 381	—	—	—	—	—	—	5
3*	221—321	—	—	—	—	11*	424—724	618	26*	274—524	380	—	—	5*	221—321	6
—	—	1	1200	—	—	6	274—571	338	3	223—274	245	—	—	6	208—228	7
2	250	1	1000	3	500—650	18	350—650	500	197	250—300	275	—	—	53	250—350	8
—	—	1	1200	1	600	41	240—650	500	30	240—350	300	—	—	31	240—350	9
—	—	1*	1000	1*	500	29	180—600	360	s. S. 384	—	—	6	180—325	s. S. 386	—	10
—	—	1	1000	—	—	11	350—550	500	18	240—300	300	15	250—350	—	—	11
—*	—	5*	970—1336	2	684—690	9	410—612	—	3	370—400	—	10	275—670	—	—	12
—*	—	4	1000—1390	4	760—890	16	439—636	463	16	366—507	366	29	320—640	3	368—431	13
—	—	—	—	2	400—457	30	400—629	430	94	250—278	264	—	—	—	—	14
—	—	1	1100	—	—	15	400—650	500	13	180—300	240	—	—	15	250—325	15
—	—	1	1050	s. S. 381	—	33	325—650	450	99	180—400	300	—	—	76	180—300	16
—	—	1*	820	—	—	—	—	—	3	325—360	—	2	210—390	—	—	17a
—	—	1*	1100	—	—	1	447	—	2	325	—	2	275—437	—	—	- b
—	—	1	1200	5*	400—700	24*	300—600	450	24*	250—300	275	35*	225—300	s. S. 386	—	18
—	—			1*	475	7*	400—600	500	4*	250—300	275	—*	—	4	250—275	19
—	—	—*	—	—*	—	8	400—650	550	—	—	—	—	—	4	250—350	20
—	—	1	1200	—	—	2	480—620	—	12	216—620	240	—	—	2	250—275	21
—	—	1	640	—	—	4	320—400	360	2	243	243	—	—	4	280—285	22
6	120—168	—	—	1	300	—	—	—	2	216	216	1	200	—	—	23
—	—	—	—	—	—	2	675—740	—	19	196—480	196	10	196—400	57*	168—312	24
—	—	—	—	—	—	2	500—566	533	—	—	—	—	—	2	160—280	25
21*	314—343	1	1542	—	—	9	571—686	—	30	314—343	—	—	—	6	340—385	26
—	—	1	1193	3	430—630	48	242—497	—	s. S. 384	—	—	1	575	18	212—450	27
—	—	2	950—1300	2	500—575	9	400—850	500	59	200—440	360	16	180—300	—	—	28
4	180—240	1*	1200	4*	400—750	12	240—600	400	61*	180—400	240	—	—	16	180—400	29
—	—	—	—	3	700—800	8	400—800	650	49	300—400	350	—	—	20	300—400	30
—	—	—	—	—	—	3	440	440	10	250—300	—	—	—	1	250	- b
—	—	—	—	—	—	6	400—500	400	21	210—250	250	—	—	—	—	- c
—	—	—	—	2	666—800	1	600	—	—	—	—	—	—	—	—	31
—	—	1	900	—	—	8	240—450	330	15	180—240	180	—	—	13	144—300	32

	II. Privatbahnen. (Forts.)	376			377			378		379		380	
		(Forts.) II. Bei der											
		(Forts.) B. Executiver											
		Schaffner (Kondukteure).			Bremser.			Wagenwärter und Wagenschmierer (aber nur angestellte).		Einnehmer (für den Billetverkauf).		Gepäck-Expedienten.	
		Anz.	Gehalt. Thlr.	Durchschnittl. Gehalt für die Mehrzahl Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Durchschnittl. Gehalt für die Mehrzahl Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.
33	Brünn-Rossitzer	2	400	400	6	234—268	240	—	—	—	—	—	—
34	Buschtêhrader a. Kralup-Kladno	7	176—192	—	3	160	—	4	136	L. R. 384	—	4	240—280
	b. Prag-Wejhybka							1	120	—	—	—	—
	c. Pferde-Bahn												
35	Frankfurt-Hanauer	9	209—240	240	6	185—247	240	—	—	3	343—373	2	240—343
36	Galizische Carl-Ludwig-B.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
37	Glückstadt-Elmshorner	—*	—	—	—	—	—	—	—	2	192	L. R. 384	—
38	Graz-Köflacher	5	260—280	270	8	232	232	—	—	L. R. 349 bis 351	—	—	—
39	Hessische Ludwigs-E.	42	164—171	171	18	142	142	23	142—171	5	400—571	1	571
40	Homburger	4	171	171	4	171	171	—	—	5	257—343	—	—
41	Kaiser Ferdinands Nordb.	98	444—530	—	160	429—449	—	—	—	37	587—800	58	587—800
42	Kaiserin Elisabeth a. Lolom.-Bahn	50	482—513	—	71	435	—	—	—	11	336—600	11	350—600
	b. Pferde-Bahn	2	354	—	2	200	—	L. R. 349	—	L. R. 343 u. 384	—	L. R. 343 u. 384	—
43	Köln-Mindener (u. Gießener)	43	200	200	650	180	180	—	—	17	216—600	21	156—500
44	Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	21	300—350	325	27	250—300	275	—	—	3*	420—520	2*	420—520
45	Leipzig-Dresdener	26	225—350	350	—*	—	—	1	185	5	360—600	9	300—425
46	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	3	286—316	—	—	—	—	—	—	2	429—543	—	—
47	Lübeck-Büchener	9	260—273	260	—	—	—	2	250	1	420	1	385
48	Lüttich-Mastrichter	3	266—292	—	3	240—266	—	—	—	5*	120—320	—*	—
49	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	59	225—275	240	—*	—	—	—*	—	10	290—850	4	375—412
50	a. Magdeburg-Halberstädter	40	192—240	192	—	—	—	—	—	9*	300—550	1*	400—500
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	9	240—260	260	—	—	—	10	220	4	300—375	1	400
	c. Cöthen-Bernburger	4	172—216	200	—	—	—	—	—	1	230	—	—
51	Mecklenburgische	12	260—274	274	6	190	190	4	200—228	L. R. 385	—	L. R. 385	—
52	Mohacs-Fünfkirchener	3	318	318	12	275	275	1	233	2	300—340	—	—
53	Neisse-Brieger	3	270—290	290	—	—	—	2	210—230	L. R. 384 u. 385	—	L. R. 384 u. 385	—
54	Niederländische Rhein-E.	13	261—313	—	30	188—238	—	10	208—271	11	171—457	4	314—428
55	Niederschlesische Zweigbahn	6	274	274	—	—	—	3	290	2*	250—313	—*	252
56	a. Oesterreichische nördliche	48	200—270	—	43	176—200	—	4*	610—770	in Kol. 350	—	in Kol. 350	—
	b. Oesterreich. südöstliche	49	200—270	—	67	176—200	—	6*	610—770		—		—
	c. Wien-Neu-Szönyer	11	200—270	—	10	176—200	—	—	—		—		—
57	Oppeln-Tarnowitzer	2	240	240	—*	—	—	2	300	L. R. 349 bis 351	—	L. R. 349 bis 351	—
58	a. Pfälzische Ludwigsbahn	37	160—228	200	57	160—172	160	35	172—228	9	300—400	3	300—350
	b. Pfälzische Maximiliansb.									4	228—400	—	—
59	Rheinische	61	180—240	180	104	156—195	156	—	—	10	300—550	11	219—400
60	a Südbahn, Oesterreichische b. Nordtiroler c. Venetianische u. Südtirol.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
61	Süd-Norddeutsche	18	200—250	200	6	150—170	150	—	—	5*	250—400	1*	250
62	Taunus-Bahn	8	290—360	—	4	290	290	—*	—	8*	360—743	4	378—495
63	Theiß-Bahn	34	340—375	—	27	285	285	15	285	63	420—653	L. R. 379	—
64	a. Thüringische	46	291—315	291	66	260—272	260	—	—	14	252—800	6	372—589
	b. Werra-E.	12	272—296	284	21	284	284	—	—	5	373—423	—	—
65	a. Warschau-Wiener	69	225	225	—	—	—	36	180	—	—	2	300—400
	b Warschau-Bromberger	30	225	225	—	—	—	23	180—225	—	—	—	—

381	382	383	384	385	386	387

Transportverwaltung.

Betriebsdienst.

Gepäckwieger (d. h. angestellte).		Vorsteher des Güterbetriebs (Güter-Dirigenten, Ober-Güterinspektoren, Ober-Güterverwalter).		Güterkassen-Rendanten, Buchhalter, Rechnungsführ.		Güter-Expedienten.			Assistenten.			Vorsteher des Verlade-Geschäfts (Güterboden-Inspektoren, Bodenmeister).		Lade- und Wiegemeister.		
Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Durchschnittl. Gehalt für die Mehrzahl Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Durchschnittl. Gehalt für die Mehrzahl Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	240	33
—	—	—	—	—	—	4	260—466	—	—	—	—	—	—	2	240	34a
—	—	—	—	—	—	2	400—666	—	—	—	—	—	—	1	466	- b.c
2	167—185	1	1029	1	514	3	400—514	457	15	209—372	250	—	—	4	195—250	35
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	36
—	—	—	—	—	—	1	288	—	—	—	—	—	—	—	—	37
—	—	—	—	—	—	3	400—480	450	2	240	240	—	—	3	184—280	38
—	—	1	913	3	457—514	4	368—742	457	23	285—400	285	1	742	16	290—342	39
—	—	—	—	—	—	2	400—457	429	—	—	—	—	—	—	—	40
—	—	1*	2800	20	680—1067	116	333—800	—	—	—	—	23	680—1067	—	—	41
—	—	3	1000—1250	14	590 786	35	432—600	—	34	336—400	400	6	400—800	28	263—463	42a
—	—	s. N. 349	—	3	576—720	3	561	561	4	336—432	432	s. N. 384	—	4	300—396	- b
—	—	1	1600	2	500	24	325—800	475	123	219—400	275	—	—	86	180—260	43
—	—	—	—	—	—	6*	420—720	420	8	320—420	320	2	200—370	1	320	44
—	—	5	500—1150	2	700*	31	300—425	375	s. N. 384	—	—	5	385—450	2	200—225	45
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	46
—	—	1	1200	1	365	2	415—715	—	4	290—340	290	—	—	—	—	47
—	—	1	800	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	48
8*	260—340	—	—	3	425—450	4*	700—875	875	23	225—375	300	15*	200—375	1	350	49
—	—	—*	—	1*	700	5	400—500	—	28*	180—400	240	—	—	8	300	50a
8	48—72	1	1200	—	—	2	400—600	—	7	225—300	250	1	300	5	200—240	- b
—	—	—	—	—	—	1	300	—	3	144—210	200	—	—	1	210	- c
—	—	—	—	—	—	5	400—517	490	12	160—324	250	8	174—258	—	—	51
—	—	—	—	—	—	3	420—480	440	—	—	—	—	—	—	—	52
—	—	—	—	1	385	1	460	—	3	200—260	260	—	—	1	220	53
—	—	2	1478—2286	6	570—739	8	340—625	—	44	114—340	—	—	—	75	250—570	54
—	—	—	—	—*	518	8	200—380	270	4	60—240	200	—	—	4	180—210	55
in Rel. 350	—	in Rel. 349	—	45	390—900	in Rel. 353	—	—	in Rel. 393	—	—	28	300—460	32	210—270	56a
	—		—	42	390—900		—	—		—	—	33	300—460	24	210—270	- b
	—		—	5	390—900		—	—		—	—	7	300—460	4	210—270	- c
—	—	s. N. 370	—	—	—	s. N. 349 bis 351	—	—	—	—	—	2	120—200	—	—	57
—	—					8	300—685	400	29	228—400	300	—	—	1	460	58a
—	—	1	1600	1	600	5	300—400	353	2	228—300	228	—	—	—	—	- b
—	—	1	1665	8	274—400	7	300—800	400	48	220—450	244	—	—	44	168—264	59
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	60
—	—	1	860	—	—	5	300—500	350	4	260—320	270	6	250—350	—	—	61
3	222	1	1086	s. N. 382	—	6	417—600	—	7	255—352	—	5	217—262	s. N. 386	—	62
—	—	2	980—1224	—	—	s. N. 379	—	—	—	—	—	—	—	—	—	63
—	—	—	—	—	—	9	372—697	372	43	144—570	240	14	257—341	1	280	64a
—	—	1	1000	—	—	3	370—520	370	13	258—318	258	3	258—298	1	258	- b
49	63—144	1	1500	5	225—600	16	375—750	500	16	225—500	300	4	225—300	18	180—300	65a
24	90			4	400—450	9	300—600	—	4	225—300	—	1	300	7	180	- b

	I. Staatsbahnen.	388		389				390		391	
		(Forts.) II. Bei der									
		(Forts.) B. Executiver Betriebsdienst.						C. Ma-			
		Güterfaktoren und Boten (Frachtbriefträger).		a. Sonstige Beamte.		b. Sonstige Beamte.		Ober-Maschinen- und Maschinenmeister.		Zeichner.	
		Anz.	Gehalt. Thlr.	Anzahl.	Gehalt. Thlr.	Anzahl.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.
1	Badische	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	—	—	—	—
2	Bayerische (u. gepacht. Zwgb.)	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	—	—	—	
3	Braunschweigische	7	—*	9 Verbandspackmeister	300—325	. . . . .	—	4	400—1200	3	—*
4	Hannoversche	—	—	18 desgl.	515—575	. . . . .	—	3	1200—2150	6	1-1½ pro Tag
5	Main-Neckar	5	242	. . . . .	—	. . . . .	—	1	857	—	—
6	Main-Weser	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	3*	800—1200	3*	300—600
7	Nassauische	—	—	2 Verbandspackmeister	429	. . . . .	—	2	686	—	—
8	Preuß. Niederschles.-Märk.	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	4	900—1700	8	300—600
9	" Ostbahn	—	—	45 Stations Assistent. II. Klasse	240—350	1 Expedient des Ober-Güter-Verwalters	550	5	800—1500	9	240—500
10	" Saarbrücker (u. Trier)	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	2*	800—1000	2	375—420
11	" Westfälische	1	300	. . . . .	—	. . . . .	—	1	1100	1	500
12	Sächsische östliche	4	385—590	127 Kofferträger und Auflader	220—300	1 Bahnwärter 2 Prüfungsgeld-Einnehmer und 1 Assistent	180 250—390	2*	1286—1807	—	—
13	Sächsische westliche	8	400—530	206 desgl.	205—360	2 Zettelsammler	247—263	6*	675—3492	—	—
14	Württembergische	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	2	914—1057	—	—
	II. Privatbahnen										
	a) unter Staatsverwaltg.										
15	Aach.-Düss. a. Aach.-Düssel. / Ruhrorter b. Ruhrort-Crf.	15	200	1 Sekret. d. Obergüterverw. 1 Schiffs-Kapitain 2 Steuerleute 14 Matrosen	550 350 350—400 120—250	. . . . .	—	1	1200	1	375
						5 Maschinisten 8 Heizer u. Maschinenwärt.	380—425 200—250				
16	Bergisch-Märkische	8	200—210	2 Bahn-Kontroleure	725—800	3 Sekret. des Obergüterverwalters	270—420	3	800—1200	7	300—420
17	a. Löbau-Zittauer	1	390	19 Kofferträger und Auflader	210—256	. . . . .	—	1*	870	—	—
	b. Zittau-Reichenberger	1	420	14 desgl.	212—320	. . . . .	—				
18	a. Oberschlesische / b. Breslau-Posen-Glogauer	—	—	1 Güt.-Kass.-Kontrol. 2* Sekretaire d. Ober-Güterverwalters	554 247—650	71* Expeditions-Diätare	240	2*	1200—1800	4	270—500
19	Stargard-Posener	—	—	. . .* . .	—	. . . . .	—	1	1000	1	400
20	Rhein-Nahe-E.	—	—	2 Schiffs-Kapitaine	400*	12 Pers. Schiffspersonal	192*—350*	1*	800	1	246
21	Wilhelms-Bahn	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	1	1100	1	220
	b) in Privatverwaltung.										
22	Aachen-Mastrichter	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	s. S. 349	—	—	—
23	Alberts-Bahn	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	1	500	—	—
24	Altona-Kieler	2	192	1 Güterprocureur	400	8 Zugschlosser	280	1	1245	1	450
25	Aussig-Teplitzer	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	—	—	—	—
26	Bayerische Ostbahnen	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	3*	972—2000	1*	686
27	Berlin-Anhaltische	—	—	1 Güterverwalter	900	1 Güterexpedit.-Vorsteher	800	1	1960	2	250
28	a. Berlin-Hamburger / b. Hamburg-Bergedorfer	10	180—280	2 Billet-Drucker	250—300	. . . . .	—	2	1450	—	—
29	Berlin-Potsdam-Magdebg.	4	180	. . . . .	—	. . . . .	—	1	1200	2	325—400
30	Berlin-Stettiner a. Stammbahn	2	180	2 Güterbegleiter	180—240	. . . . .	—	2*	1200—2300	—	—
	b Hinterpommer.	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	1	1400	—	—
	c. Vorpommersche	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	1	1200	—	—
31	Böhmische Westbahn	4	200—240	. . . . .	—	. . . . .	—	2*	800—933	2	246
32	Breslau-Schweidnitz-Freibg	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	2	730—1235	—	—

392		393		394		395		396				

Transportverwaltung.

schinen- und Wagenverwaltung.

Buchhalter, Rechnungsführer u. Materialienschreiber.		Werkführer (Werkmeister).		Maschinenwärter u. Maschinenputzer (d. h. angestellte).		Wagenmeister (Wagenrevisor., Schirrmeister).		a. Sonstige Beamte.		b. Sonstige Beamte.		
Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anzahl.	Gehalt. Thlr.	Anzahl.	Gehalt. Thlr.	
—	—	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	1
—	—	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	2
5	250—450	10	280—425	—	—	2	225—325	1 Wagenverwalter . .	500	3 Wagenkontroleure . .	300—400	3
24	240—510	—	—	—	—	—	—	16 Maschinenmstr., Maschin.- u. Wagenbau-Verwalter	550—850	4 Portiers . . . 2 Nachtwächter . .	186—218 / 140—149	4
4	343—400	5	400—800	—	—	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	5
3*	400—700	5*	250—600	—	—	6	221—421	2 Material-Aufseher . 1* Pförtner . .	170—290 / 144	3 Kalkulatoren . . . 4* Werkschreiber, Rechnungs-Gehülfen und Expedienten	300—500 / 240—400	6
6	172—275	4	400—514	5	185—308	—	—	1 Portier der Werkstätte .	186	1 Büreaudiener der Werkstätte	186	7
36	300—700	4	360—600	—	—	—	—	1 Portier	225	1 Vorsteher d. Central-Werkstätte u. Material-Verwalt.	700	8
29	240—650	11	360—600	9	200—275	13	240—350	3 Portiers . . . 5 Nachtwächter . .	150—250 / 120—150	1 Werkstattschreiber . .	180—300	9
3	400—600	3	500—625	2	200—300	3	240—300	1* Vorsteher d. Wagenkontrole	700	5* Eisenbahn-Sekretäre (Kalkulatoren)	270—500	10
7	300—550	4	400—550	3	250	4	300	1 Werkstätten-Vorsteher .	700	2 Portiers u. Büreaudiener 1 Nachtwächter . .	225 / 150	11
5	350—700	3	754—888	14	180—214	18	250—300	8 Wagenputzer u. Schmierer	180—200	1 Dampfmaschinenwärter .	180	12
9	350—800	8	450—1236	20	225—368	19	248—424	1 Wagen-Kontrol Büreau-Vorstand 1 Expedient desselben .	700 / 350	1 Aufwärter . . . 1 Hausmann . . .	243 / 218	13
7	206—543	9	457—657	—	—	1	914	2 Werkstatt-Portiers . .	220	. . . . .	—	14
1	600	5	450—600	2	225—230	6	250—400	2 Betriebs-Sekretäre . 1 Kanzlist . .	475 / 375	1 Materialienausgeber .	300	15
18	240—500	10	325—500	—	—	17	180—334	4 Werkstätten-Vorsteher . 8 Kanzlisten . . 17 Rangirer . .	500—600 / 180—325 / 200—240	18 Maschinenheiz. in d. Werkst. 6 Büreaudien. u. Nachtwächter	216—252 / 144—204	16
—	—	—	—	1	206	3	225—275	2 Dampfmaschinenwärter .	180	. . . . .	—	17 a
						2	250—275	. . . . .	—	. . . . .	—	- b
19	400—650	13	500—700	—	—	—	—	6 Büreau-Diätare . . 1 Kanzlist . . 5 Büreaudiener .	240—300 / 375 / 195	3 Nachtwächter . . . 1 Portier	135—195 / 205	18
1	500	4	400—650	—	—	—	—	5 Betriebs-Sekretäre . 1 Wächter u. Portiers .	550 / 150—205	1 Büreau-Assistent . .	219	19
2	400	2	400	3	180—250	1	250	. . . .	—	. . . . .	—	20
3	180—360	3	400—550	1	192	4	216—240	1 Nachtwächter . . .	96	. . . . .	—	21
2	240—266	2	379—400	—	—	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	22
1	350	1	500	—	—	4	180—250	. . . . .	—	. . . . .	—	23
2	396	3	432—900	8	168—192	6	216—288	. . . . .	—	. . . . .	—	24
—	—	1	733	1	280	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	25
5	286—343	11	571—686	—	—	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	26
4	304—525	4	430—525	—	—	8	225—324	1 Oberwerkführer . 1 Ober-Lokomotivführer .	630 / 525	1 Büreaudiener . .	228	27
10	250—575	5	525—775	—	—	3	400—485	2 Werkstätten-Portiers .	200—220	3 Nachtwächter d. Werkstätten	196—200	28
8	180—500	6	540—600	—	—	2	400—450	1 Vorsteher der Wagenwerkstatt	1200	1 Portier	210	29
8	240—450	3	400—450	—	—	5	156—500	5 Wagenaufschreiber . .	240—300	2 Portiers u. Nachtwächter 1 Bote	144—150 / 180	30a
6	180—350	4	350—530	—	—	3	300—400	1 Portier . . .	168	1 Nachtwächter . . .	156	- b
3	240—400	3	350—500	—	—	5	300	1 Portier und Wächter .	144	. . . . .	—	- c
—	—	1	533	8	240—266	2	333	2 Wagenaufseher . .	266	. . . . .	—	31
4	180—300	—	—	38	150—180	—	—	1 Vorsteh. d. Wagen-Kontrole	540	5 Assistenten in der Wagen-Kontrole	180—240	32

II. Privatbahnen. (Forts.)	388		389				390		391	
	(Forts.) B. Executiver Betriebsdienst.						C. Ma-			
	Güterfaktoren und Boten (Frachtbriefträger).		a. Sonstige Beamte.		b. Sonstige Beamte.		Ober-Maschinen- und Maschinenmeister.		Zeichner.	
	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anzahl.	Gehalt. Thlr.	Anzahl.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.
33 Brünn-Rossitzer	—	—		—		—	—	—	—	—
34 Buschtêhrader a. Kralup-Aladno	—	—		—		—	—	—	1	467
34 Buschtêhrader b. Prag-Weißhbla	1	112		—		—	—	—	—	—
34 Buschtêhrader c. Pferde-Bahn										
35 Frankfurt-Hanauer	2	230–310	2 Wagen-Kontroleure	209		—	1	800	1*	371
36 Galizische Carl-Ludwig-B.	—	—		—		—	—	—	—	—
37 Glückstadt-Elmshorner	—	—	7 Kofferträg. u. Packer	168		—	1	900	—	—
38 Graz-Köflacher	1	240		—		—	1	480	1	300
39 Hessische Ludwigs-E.	31	246 260		—		—	2	857–1372	2	309–416
40 Homburger	—	—		—		—	—	—	—	—
41 Kaiser Ferdinands-Nordb.	10	391	24 Expediteren und Oberexpediteren	920–1400	22 Anspasser	391	3*	1533–2467	7	447–600
42 Kaiserin Elisabeth a. Lokom.-Bahn	18	263–360	2 Stations-Kassirer	600	17 Kanzleidiener	263–360	3	1293–1850	5	518–650
42 Kaiserin Elisabeth b. Pferde-Bahn	2	250–353	21 Personen-Kutscher 97 Lastransp.-Kutsch.	195 192	14 Stallknechte	165–240				
43 Köln-Mindener (u. Gießener)	66	180–325	2* Güter-Inspekt. u. Zoll-Deklaranten	360–700	12 Güterschaffner	260	7	1000–2300	7	244–610
44 Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	—	—		—		—	1*	1500	2*	600
45 Leipzig-Dresdener	6	450–550	1 Kassen-Assistent	500	86 Oberpacker, Packer u. Kofferträger	175–300	1	1500	1	400
46 Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	—	—		—		—	—	—	—	—
47 Lübeck-Büchener	—	—		—		—	1	820	—	—
48 Lüttich-Mastrichter	—	—		—		—	1	533	—	—
49 Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	3	168–240	2 Einnehm.-Assistenten	315		—	1	2000	—	—
50 a. Magdeburg-Halberstädter	—	—		—		—	1	1200	—	—
50 b. Magdeb.-Wittenbergesche	2	200–240	2 Ober-Arbeiter	240		—	1	1200	—	—
50 c. Cöthen-Bernburger	—	—		—		—	—	—	—	—
51 Mecklenburgische	—	—		—		—	1	1240	—	—
52 Mohacs-Fünfkirchener	1	200		—		—	—	—	—	—
53 Neisse-Brieger	—	—		—		—	1	750	—	—
54 Niederländische Rhein-E.	18	63–325	14 Schiffer	270–365	20 Stallmeister und Frachtführer	240–570	2	683	—	—
55 Niederschlesische Zweigbahn	—	—		—		—	1	1130	1	240
56 a. Oesterreichische nördliche	7	210–270	2 Amtsdiener	210–270		—	3	1230–2330	2. 393	—
56 b. Oesterreich. südöstliche	7	210–270	6 Amtsdiener	210–270		—	2	1230–2330	392	—
56 c. Wien-Neu-Szönyer	4	210–270		—		—	1	1230–2330	392	—
57 Oppeln-Tarnowitzer	—	—		—		—	1	960	1	140
58 a. Pfälzische Ludwigsbahn	1	360	5 Obmänner auf den Güterboden	228		—	3	1130–1400	—	—
58 b. Pfälzische Maximiliansb.	—	—		—		—				
59 Rheinische	52	144–240	38 Rangirmeister u. Gehülfen	180–252	11 Wagen-Retirer	180–208	4	750–1500	4	244–366
60 a. Südbahn, Oesterreichische b. Nordtiroler c. Venetianische u. Südtirol.	—	—		—		—	—	—	—	—
61 Süd-Norddeutsche	—	—		—		—	1	1600	2	250–400
62 Taunus-Bahn	—*	—	10* Beamte der Traject-Anstalt	212–566	1* Betriebs-Kontroleur	510	2	872	—*	—
63 Theiß-Bahn	—	—		—		—	2	1224–1960	—	—
64 a. Thüringische	—	—	6 Fracht-Kassirer	257–341	1 Steuer-Deklarant	214	2	798–2577	—	—
64 b. Werra-E.	—	—		—		—	1	900	—	—
65 a. Warschau-Wiener	2	90–120	1 Sekretair d. Ober-Güterverwalters	450		—	1	1500	5	360–500
65 b. Warschau-Bromberger	2	90–120								

392	393	394	395	396

Transportverwaltung.

schinen- und Wagenverwaltung.

Buchhalter, Rechnungsführer u. Materialienschreiber.		Werkführer (Werkmeister).		Maschinenwärter u. Maschinenputzer (d. h. angestellte).		Wagenmeister (Wagenrevisor, Schirrmeister).		a. Sonstige Beamte.		b. Sonstige Beamte.		
Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anzahl.	Gehalt. Thlr.	Anzahl.	Gehalt. Thlr.	
1	200	1	534	—	—	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	33
—	—	1	840	1	210	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	34a
—	—	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	- b - c
1	286	1	400	1	188	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	35
—	—	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	36
—	—	—	—	1	168	2	192	. . . . .	—	. . . . .	—	37
—	—	1	400	2	200—264	1	400	. . . . .	—	. . . . .	—	38
6	309—457	4	400—572	—	—	5	300—400	1 Chef der Wagen-Kontrole 5 Wagen-Kontrol-Gehilfen	650 245—340	1 Ingenieur	514	39
—	—	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	40
25	650—1067	27	650—1533	—	—	30	471—745	2 Heizhausleiter . . . 1 Ober-Ingenieur . .	2067 1533	1 Assistent . . . . . 1 Kanzleidiener	967 400	41
9	336—550	5	500—700	24	288—400	16	311—519	5 Ingenieure . . . . 5 Heizhausleiter . . .	1050—1150 623—750	7 Werkstätten-Aufseher . . 9 Magazin-Aufseh. u. Diener	384—500 262—362	12a
		2	480—672	—	—	2	225—346	1 Thierarzt . . . . . 1 Kurschmied	680 383	2 Werkstatt-Magazin-Aufseher 2 Hafer-Magazin-Aufseher	281 300—444	-b
39	244—750	42	240—1100	12	220—240	18	360—530	1 Vorst. d. Wagenverwaltung	1800	35 Wagen-Rangirer . .	200—260	13
8*	250—600	3*	450—600	—	—	6*	270—420	1* Büreaudiener . . .	190	. . . . .	—	14
1	500	8	440—650	2	185—200	11	300—350	4 Schirrmeister-Assistenten	250—300	3 Wagen-Kontrol. u. Wieger	200—220	15
—	—	2	229	—	—	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	46
1	375	1	468	—	—	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	47
—	—	—	—	—	—	1	410	. . . . .	—	. . . . .	—	48
3	235—485	6	400—500	1	220	5	200—475	1 Maschinen-Ingenieur . 1 Materialien-Aufseher .	800 375	1 technischer Assistent . . 3 Portiers u. Büreaudiener	325 150—168	19
2	350—400	3	550—600	—	—	1	300	1 Wächter	180	. . . . .	—	50a
2	250—400	2	450—550	—	—	4	300	. . . . .	—	. . . . .	—	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	- c
1	372	1	650	14	152—182	s. 373	—	57 Wagenschieber . . .	134—206	1 Lampenputzer	147	51
1	400	1	770	3	280—300	1	380	. . . . .	—	. . . . .	—	52
1	180	—	—	—	—	1	315	. . . . .	—	. . . . .	—	53
8	171—396	3	714—828	19	188—260	2	343—428	3 Aufseher der Werkstätte .	400—571	5 Wagen-Rangirer . . .	285—428	54
3	168—200	2	300—360	—*	—	1	170	. . . . .	—	. . . . .	—	55
22	390—1360	11	680—900	12	270—300	6	390—610	6 Amtsdiener	210—270	. . . . .	—	56a
22	390—1360	10	680—900	17	270—300	5	390—610	2 Amtsdiener	210—270	. . . . .	—	- b
1	390—1360	1	680—900	5	270—300	2	390—610	1 Amtsdiener	210—270	. . . . .	—	- c
3	150—280	1	450	1	180	—	—	1 Büreaudiener	108	1 Nachtwächter	108	57
5	228—320	3	460—600	—	—	1	256	2 Werkstatt-Portiers . .	228—256	. . . . .	—	58
21	244—650	8	400—750	—	—	17	244—380	2 technische Aufseher des Maschinen-Personals . 1 Büreaudiener . . .	488—520 180	1 Werkstatt-Aufseher . . 2 Nachtwächter	300 192	59
—	—	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	60
3	300—650	3	400—800	—	—	3	280—400	. . . . .	—	. . . . .	—	61
s. 373	—	1	475	—	—	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	62
6	530—818	9	653—818	3	322	8	344—583	. . . . .	—	. . . . .	—	63
10	180—550	6	460—677	—	—	3	260—394	1 Oberwagenmeister . . 1 Wiegemeister der Werkstätte	760 240	2 Portiers und Wächter der Werkstätte	142—190	64a
1	400	3	460	—	—	3	267—500	. . . . .	—	. . . . .	—	- b
16	225—500	11	450—750	1	225	13	180—500	4 Wagen-Kontroleure . . 1 Nachtwächter	200—270 225	3 Büreaudiener . . . . 5 Dampfpumpen-Aufseher	150 225	65a
		3	540—1000	—	—	3	200—270	. . . . .	—	. . . . .	—	- b

	I. Staatsbahnen.	397	398	399	400	401	402		403		404	
		(Forts.) II. Bei der Transportverwaltg.					III. Bei der					
		D. Werkverrichtungen gegen Tagelohn u.					A. Haupt- (oder					
		Anzahl der von den Arbeitern verrichteten Tagewerke.	Tagelohn dafür im Ganzen. Thlr.	Auf eine Nutzmeile kommen durchschnittlich. Sgr.	Täglicher Lohn. Sgr.	Durchschnittl. Dauer eines Tagewerks. Stunden.	Büreau-Chefs (General-Sekretaire rc.). Anz.	Gehalt. Thlr.	Sekretaire, Expedienten und Assistenten. Anz.	Gehalt. Thlr.	Registratoren und Registratur-Assistenten. Anz.	Gehalt. Thlr.
1	Badische	—	—	—	—	—	—*	—	—	—	—	—
2	Bayerische (u. gepcht. Zwgb.)	—	—	—	—	—	—*	—	—	—	—	—
3	Braunschweigische	205 410	119 006	18,79	durchschn. 17,38	11	1	800	4	500—700	3	500—600
4	Hannoversche	—	—	—	10—20	11	—	—	3	480—850	3	300—800
5	Main-Neckar	136 309	80 488	28,15	14—30	12	1	857	1	458	1	686
6	Main-Weser	120 552	82 756	17,44	12—34	12	—	—	4	500—900	2	400—700
7	Nassauische	49 209	32 806	7,25	10—30	11*	2	457—857	2	457—857	1	457
8	Preuß. Niederschles.-Märk.	604 833	449 961	30,11	10—25	10	1	1000	4	650—800	3	550—650
9	„ Ostbahn	455 000	276 801	19,58	12—27½	10	1	900	4	550—800	8	240—700
10	„ Saarbrücker (u. Trier)	133 590	83 058	17,57	durchschn. 18,65	11	1*	900	4*	425—900	2*	500—600
11	„ Westfälische	93 557	71 115	19,44	9—30	12	1	900	12	240—800	2	450—650
12	Sächsische östliche	251 111	108 852	21,22	10—25	12	—	—	4	350—700	2	500—700
13	Sächsische westliche	264 075	125 554	10,14	12—15	15	—	—	3	350—700	2*	500—975
14	Württembergische	—	230 518	17,77	13,14—30	11	—	—	14	313—571	3	313—514
	II. Privatbahnen											
	a) unter Staatsverwaltg.											
15	Aach.-Düss. Ruhrorter: a. Aach.-Düssel. b. Ruhrort-Crf.	75 500	46 135	13,91	15—35	10	1	900	2	700	3	400—650
16	Bergisch-Märkische	506 540	351 765	30,36	15—30	10	1	800	11	270—650	8	250—525
17	a. Löbau-Zittauer	15 759	7202	14,75	10—25	14	—	—	—	—	—	—
	b Zittau-Reichenberger	27 500	12 487	29,41	12—25	15	—	—	—	—	—	—
18	a. Oberschlesische	—	264 998	20,43	14—30	11	1	1100	53	500—900	5	400—700
	b. Breslau-Posen-Glogauer											
19	Stargard-Posener	—	40 951	18,28	10—30	11						
20	Rhein-Nahe-E.	59 130	36 978	12,32	durchschn. 18,75	11	—*	—	—*	—	—*	—
21	Wilhelms-Bahn	74 571	49 452	25,53	10,58—21,97	12	—	—	1	450	1	300
	b) in Privatverwaltung.											
22	Aachen-Mastrichter	23 700*	12 703*	8,23	12—20	11	1	506	—	—	l. R. 402	—
23	Alberts-Bahn	6955	2851	2,49	11—15	12	—	—	—	—	1	400
24	Altona-Kieler	54 846	38 308	16,21	15—39	11	1	1110	2	360—600	—	—
25	Aussig-Teplitzer	—	—	—	—	—	—	—	1	666	—	—
26	Bayerische Ostbahnen	—*	—	—	—	—	—	—	1*	800	2	286—629
27	Berlin-Anhaltische	95 465	69 331	10,64	—	—	1	900	2	384—474	4	324—1000
28	a. Berlin-Hamburger	342 370	235 044	27,14	12,5—27,5	10	3	700—1100	5	350—465	1	450
	b Hamburg-Bergedorfer						1*	1620	1	400	l. R. 403	—
29	Berlin-Potsdam-Magdebgr.	120 600	81 595	16,36	5—30	10	1*	1000	1*	800	2*	500
30	Berlin-Stettiner: a. Stammbahn	231 280	126 145	31,37	14,68—38,60	12						
	b. Hinterpommer.	115 662	59 136	28,31	10—35	12	—	—	2	700	4	300—400
	c. Vorpommersche	101 869	48 827	15,93	13—35	12						
31	Böhmische Westbahn	—	—	—	—	—	1	3000	1	633	1	400
32	Breslau-Schweidnitz-Freib	38 724	25 826	6,13	12—30	10	l. R. 420	—	—	—	1	300

405	406	407	408	409	410	

allgemeinen Verwaltung.

(Central-) Büreau.						B. Kontrol-Büreau (Revision u. Feststellung der Rechnungsbelege u. Betriebs-Einnahmen).						
Kanzlisten.		Büreaudiener.		Sonstige Beamte.		Vorsteher des Kontrol-Büreaus.		Kontroleure (Revisoren, Kalkulatoren).		Assistenten.		
Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anzahl.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	
—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	1
—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	2
5	300—350	4	275—300	2 Statistiker . .	250—600	1	700	14	400—500	4	250—350	3
3	300—480	2	298—368	1 Oberzeichner . .	600	4	850—900	34	280—750	—	—	4
2	342—400	1	286	. . . . .	—	—	—	5	514—686	—	—	5
8	250—500	4	236—336	5 Revisoren . . . 1 Statistiker u. 1 erster Revisor	400—600 500—800	s. R. 369	—	6	400—600	17	250—350	6
1	286	2	228—286	. . . . .	—	2	857	8	286—571	7	286—571	7
6	250—500	3	216—245	3 Journalisten . .	400	1	1000	27	500—900	36	240—400	8
17	216—500	4	200—275	7 Statistiker . . . 4 Assistenten d. techn. Bureaus	500—900 240—400	—	—	40	500—900	20	240—400	9
7*	250—425	3*	180—300	1* Journalist . . . 3* Statistiker . .	420 300—500	3*	600—850	15*	500—700	7*	300—420	10
6	240—440	2	250	1 Eisenbahn-Baumeister . 1 Billetdrucker . .	800 300	1	800	6	525—800	7	240—360	11
2	300—350	1	300	2* Kassenrevisoren . . 1 Rechnungsf. d. Unterstützgsk.	550—1000 650	—*	—	—*	—	—*	—	12
2	300—350	2	308	1 Archivar . . . 1 Zeichner . . .	600 375	1	1000	8	350—450	1	650	13
5	250—400	2	191—243	2 Statistiker . . .	371—743	1	629	—	—	22	278—371	14
5	240—425	2	225—240	1 Kanzlei-Vorsteher . . 1 Aktenheftet . . .	500 240	3	750—800	14	350—700	—	—	15
9	240—475	3	192—250	1 Kanzlei-Vorsteher .	500	4	550—750	14	360—675	25	180—450	16
—	—	—	—	. . .* . .	—	—	—	—	—	—	—	17a
—	—	—	—	. . .* . .	—	—	—	—	—	—	—	- b
19	150—492	6	150—350	1 Vorsteher d. techn. Büreaus 1 Vorsteher d. statist. Büreaus	900 900	2	800	s. R. 403	—	s. R. 403	—	18a - b 19
—*	—	—*	—	. . .* . .	—	—*	—	—*	—	—*	—	20
3	180—250	1	200	. . . . .	—	2	700	3	300—600	5	240—360	21
1	320	—	—	2 Kastellane . . .	133—192	s. R. 382	—	7	320—400	1	240	22
—	—	1	250	. . . . .	—	1	600	—	—	2	216—240	23
2	240—300	1	286	1 technischer Assistent des ausführenden Direktors	1320	1	1110	2	540—675	3	274—300	24
3	300	2	168—200	. . . . .	—	—	—	3	433—566	—	—	25
5	286—314	4	228—257	. . . . .	—	1	1144	8	457—571	10	286—314	26
3	258—377	3	242—300	. . . . .	—	1	800	18	240—525	s. R. 402	—	27
4	250—465	5	212—312	. . . . .	—	1	1550	6	300—1100	20	275—440	28a
s. R. 403	—	1	250	. . . . .	—	—	—	s. R. 403	—	—	—	- b
10	120—400	2*	180—240	. . . . .	—	1*	1000	—	—	22*	120—700	29
7	200—300	3	240—348	1 Amtsgehülfe des Direktors 1 Registrat.- u. Kanzlei Vers.	1800 1200	2	900—1100	—	—	21	240—650	30
2	333 400	1	240	2 Revidenten . .	533	1	1333	2	533	9	333—533	31
3	180—300	2	168	. . . . .	—	2	600—850	—	—	15	180—360	32

	I. Staatsbahnen.	411 (Forts.) B. Kontrol-Büreau ꝛc.		412 C. Haupt- (oder Central-)		413		414 (Forts.) III. Bei der		415	
		Sonstige Beamte.		Haupt-Rendanten.		Buchhalter.		Kassen-Assistenten und Kassenschreiber.		Kassendiener.	
		Anzahl.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.
1	Badische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2	Bayerische (u. gepacht. Zwgb.)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3	Braunschweigische	—	—	1	1300	3	500—700	3	250—450	2	250—275
4	Hannoversche	—	—	1	1400	5	260—650	—	—	2	238—368
5	Main-Neckar	—	—	3*	914	—	—	—	—	—	—
6	Main-Weser	—	—	3	800—1100	2	500—800	2	400—600	1	336
7	Nassauische	—	—	—*	—	—	—	—	—	—	—
8	Preuß. Niederschles.-Märk.	—	—	1	1800	5	600—900	10	275—375	2	240—260
9	„ Ostbahn	—	—	1	1100	5	500—900	3	400—420	2	200—300
10	„ Saarbrücker(u. Trier)	—	—	1*	1100	4*	600—700	4*	300—400	1*	275
11	„ Westfälische	1 Kassenrevisor	650	1	1000	2	650—750	7	240—350	1	275
12	Sächsische östliche	—	—	1*	1300	2	800—1050	12*	350—700	2	318—358
13	„ westliche	—	—	1*	1400	1	1000	5*	400—700	2	343—358
14	Württembergische	—	—	1	914	1	571	3	250—347	1	286
	II. Privatbahnen										
	a) unter Staatsverwaltg.										
15	Aach.-Düss. a. Aach.-Düssel. / Ruhrorter b. Ruhrort-Crf.	1 Plankammer-Inspektor, 5 Eisenbahn-Sekretäre	900 / 500—750	1	1100	2	700	1	400	1	300
16	Bergisch-Märkische	—	—	1	1200	5	375—700	6	270—350	1	250
17	a. Löbau-Zittauer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b. Zittau-Reichenberger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
18	a. Oberschlesische / b. Breslau-Posen-Glogauer	38 Büreau-Assistenten	240—360	1	1200	13	500—900	9	240—360	4	150—270
19	Stargard-Posener										
20	Rhein-Nahe-E.	—	—	—*	—	—*	—	—*	—	—*	—
21	Wilhelms-Bahn	—	—	1	900	1	325	1	240	1	220
	b) in Privatverwaltung.										
22	Aachen-Mastrichter	—	—	1	700	1	426	2	240—306	—	—
23	Alberts-Bahn	—	—	1	600	s. R. 405	—	—	—	—	—
24	Altona-Kieler	1 Meilen-Kontroleur	450	1	1110	1	1110	—	—	—	—
25	Aussig-Teplitzer	—	—	—	—	1	833	—	—	—	—
26	Bayerische Ostbahnen	—	—	1*	1714	1*	914	2	571—629	1	343
27	Berlin-Anhaltische	1 Stellvertr. d. Vorstehers	630	1	1220	4	350—725	2	350—375	2	370—405
28	a. Berlin-Hamburger	1 Büreaudiener	225	1	1450	4	300—550	—	—	2	312
	b. Hamburg-Bergedorfer	—	—	s. R. 402	—	s. R. 405	—	—	—	—	—
29	Berlin-Potsdam-Magdebg.	1* Kassen-Revisor, 1 Büreaudiener	500 / 180	1	1500	1	800	5	240—500	1	350
30	Berlin-Stettiner a. Stammbahn / b. Hinterpommer. / c. Vorpommersche	—	—	1	2500	7	400—750	—	—	2	240—448
31	Böhmische Westbahn	—	—	1	933	1	1200	—	—	1	240
32	Breslau-Schweidnitz-Freib.	1 Kalkulator d. Verwaltungsrathe, 1 Büreaudiener	600 / 168	1	1078	1	692	1	400	1	240

416	417	418	419	420	421	422	423

allgemeinen Verwaltung.

Kasse.	D. Verwaltung der Depots (excl. der Bahnunterh.- und Betriebsmaterialien).						E. Außerdem sind noch angestellt:							
Sonstige Beamte.	Verwalter des Billetmagazins.		Verwalter d. Uniform- u. Kleidermag.		Verwalter d. Drucksach. u. Schreibmat.		Syndiker.		Drucker.		Billettempler.		Sonstige Beamte.	
Anzahl.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anzahl.	Gehalt. Thlr.
. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
. . . .	—	2*	800 u. 900	L. R. 417	—	L. R. 417	—	—	—	2	250–325	2	225–275	. . . .	—
1 Kassirer . . .	800	1	700	—	—	„ „ 417	—	—	—	—	—	2	270–330	. . . .	—
. . . .	—	L. R. 403	—	—	—	„ „ 403	—	—	—	1	314	—	—	. . . .	—
1 Kassenschreiber . .	300	1	400	L. R. 407a	—	„ „ 409	—	—	—	1	300	L. R. 417	—	. . . .	—
. . . .	—	L. R. 409	—	L. R. 360	—	„ „ 404	—	—	—	—	—	1	286	1 Plankammerverwalter .	572
1 Kassirer . . .	750	—	—	—	—	1	375	—	—	2	240–300	—	—	1 Plankammerverwalter . 1 Ingenieur-Assistent .	720 360
1 Kassirer . . .	850	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 Assistent des technischen Directions-Mitgliedes . 1 Zeichner	800 500
. . . .	—	—	—	—	—	1*	660	—	—	2*	192–240	—	—	1* Plankammerverwalter . 1* Zeichner	800 457
. . . .	—	L. R. 403	—	—	—	L. R. 360	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
1 Zahlmeister . .	900	2	367 u. 700	L. R. 417	—	„ „ 417	—	—	—	—	—	1	300	. . . .	—
2 Zahlmeister . .	1164–1236	—*	—	—	—	3	350 bis 744	—	—	—	—	1	300	. . . .	—
. . . .	—	L. R. 408	—	1*	286	L. R. 418	—	—	—	—	—	—*	—	1 Montirungsschneider . 2 Gehülfen der Montirungs-Verwaltung	371 234–286
. . . .	—	—	—	—	—	1	550	—	—	2	300	—	—	1 Hauptmagazin-Verwalter 1 Buchhalter	600 450
1 Kassirer . . .	700	—	—	L. R. 360 u. 362	—	L. R. 360 bis 362	—	—	—	7	96–300	—	—	1 Eisenbahn-Baumeister . 1 Plankammerverwalter . 11 Feldmesser und Zeichner	800 700 210–540
. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
1 Kassirer . . .	900	—	—	—	—	—	—	—	—	4	150–330	—	—	1 Ober-Inspektor . 10 Zeichner . . .	1560 300–900
. . . .	—	—	—	—	—	—*	—	—	—	—*	—	—	—	. —* .	—
. . . .	—	L. R. 408	—	L. R. 380	—	L. R. 408	—	1	600	—	—	—	—	1 Plankammerverwalter .	600
. . . .	—	L. R. 402	—	L. R. 402	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
. . . .	—	„ „ 404	—	„ „ 404	—	L. R. 404	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
1 Zahlmeister . .	612	„ „ 418	—	„ „ 342	—	1	420	—	—	—	—	L. R. 354	—	. . . .	—
1 Hauptkassirer . .	600	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
3 Diätarien des Aktien-Kataster-Bureaus . . . . 1 Betriebskassen-Kontroleur . 2 Betriebskassen-Diätarien . 1 Kataster . . . . . 1 Kassirer . . . . . 1 Zahlmeister	457–571 686 343–457 600 ... 535 350	1	457	L. R. 417	—	L. R. 417	—	1*	686	1*	286	—	—	1 Billettdrucker . . . 1 Lithograph . . . 3 Gehülfen desselben .	286 457 286–343
2 Kassirer	900	3	258 bis 574	L. R. 402	—	„ „ 417	—	1	1600	2	224–374	1	324	. . . .	—
. . . .	—	—	—	—	—	—	—	2	—	2	260–325	—	—	1 Geometer . .	900
1 Kassen-Kontroleur .	500	—	—	—	—	—	—	1	—*	—	—	—	—	1 Techniker . .	—*
. . . .	—	—	—	L. R. 419	—	1*	630	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
. . . .	—	—	—	—	—	1	400	—	—	—	—	—	—	1 Vorsteher d. statistischen Büreaus u. d. Materialien- u. Inventarien-Kontrole . 7 Assistenten desselben . 1 Plankammerverwalter .	600 350–600 800
. . . .	—	1	240	—	—	L. R. 417	—	1	1200	—	—	—	—	. . . .	—
														1 Plankammer-Inspektor .	600

II. Privatbahnen. (Forts.)	376			377			378		379		380	
	(Forts.) II. Bei der											
	(Forts.) B. Executiver											
	Schaffner (Kondukteure).			Bremser.			Wagenwärter und Wagenschmierer (aber nur angestellte).		Einnehmer (für den Billetverkauf).		Gepäck-Expedienten.	
	Anz.	Gehalt. Thlr.	Durchschnittl. Gehalt für die Mehrzahl Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Durchschnittl. Gehalt für die Mehrzahl Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.
33 Brünn-Rossitzer	2	400	400	6	234—268	240	—	—	—	—	—	—
34 Buschtêhrader a. Kralup-Aladno	7	176—192	—	3	160	—	4	136	i. R. 384	—	4	240—280
34 Buschtêhrader b. Prag-Weiß-hhla							1	120	—	—	—	—
34 Buschtêhrader c. Pferde-Bahn												
35 Frankfurt-Hanauer	9	209—240	240	6	185—247	240	—	—	3	343—373	2	240—343
36 Galizische Carl-Ludwig-B.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
37 Glückstadt-Elmshorner	—*	—	—	—	—	—	—	—	2	192	i. R. 384	—
38 Graz-Köflacher	5	260—280	270	8	232	232	—	—	i. R. 349 u. 351	—	—	—
39 Hessische Ludwigs-E.	42	164—171	171	18	142	142	23	142—171	5	400—571	1	571
40 Homburger	4	171	171	4	171	171	—	—	5	257—343	—	—
41 Kaiser Ferdinands Nordb.	98	444—530	—	160	429—449	—	—	—	37	587—800	58	587—800
42 Kaiserin Elisabeth a. Lokom.-Bahn	50	482—513	—	71	435	—	—	—	11	336—600	11	350—600
42 Kaiserin Elisabeth b. Pferde-Bahn	2	354	—	2	200	—	i. R. 349	—	i. R. 343 u. 384	—	i. R. 343 u. 384	—
43 Köln-Mindener (u. Gießener)	43	200	200	650	180	180	—	—	17	216—600	21	156—500
44 Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	21	300—350	325	27	250—300	275	—	—	3*	420—520	2*	420—520
45 Leipzig-Dresdener	26	225—350	350	—*	—	—	1	185	5	360—600	9	300—425
46 Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	3	286—316	—	—	—	—	—	—	2	429—543	—	—
47 Lübeck-Büchener	9	260—273	260	—	—	—	2	250	1	420	1	385
48 Lüttich-Mastrichter	3	266—292	—	3	240—266	—	—	—	5*	120—320	—*	—
49 Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	59	225—275	240	—*	—	—	—*	—	10	290—850	4	375—412
50 a. Magdeburg-Halberstädter	40	192—240	192	—	—	—	—	—	9*	300—550	1*	400—500
b. Magdeb.-Wittenbergesche	9	240—260	260	—	—	—	10	220	4	300—375	1	400
c. Cöthen-Bernburger	4	172—216	200	—	—	—	—	—	1	230	—	—
51 Mecklenburgische	12	260—274	274	6	190	190	4	200—228	i. R. 385	—	i. R. 385	—
52 Mohacs-Fünfkirchener	3	318	318	12	275	275	1	233	2	300—340	—	—
53 Neisse-Brieger	3	270—290	290	—	—	—	2	210—230	i. R. 384 u. 385	—	i. R. 384 u. 385	—
54 Niederländische Rhein-E.	13	261—313	—	30	188—238	—	10	208—271	11	171—457	4	314—428
55 Niederschlesische Zweigbahn	6	274	274	—	—	—	3	290	2*	250—313	—*	252
56 a Oesterreichische nördliche	48	200—270	—	43	176—200	—	4*	610—770	in Kol. 350	—	in Kol. 350	—
b. Oesterreich. südöstliche	49	200—270	—	67	176—200	—	6*	610—770		—		—
c. Wien-Neu-Szönyer	11	200—270	—	10	176—200	—	—	—		—		—
57 Oppeln-Tarnowitzer	2	240	240	—*	—	—	2	300	i. R. 349 u. 351	—	i. R. 349 u. 351	—
58 a. Pfälzische Ludwigsbahn	37	160—228	200	57	160—172	160	35	172—228	9	300—400	3	300—350
b. Pfälzische Maximiliansb.									4	228—400	—	—
59 Rheinische	61	180—240	180	104	156—195	156	—	—	10	300—550	11	219—400
60 a Südbahn, Oesterreichische												
b. Nordtiroler	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
c. Venetianische u. Südtirol.												
61 Süd-Norddeutsche	18	200—250	200	6	150—170	150	—	—	5*	250—400	1*	250
62 Taunus-Bahn	8	290—360	—	4	290	290	—*	—	8*	360—743	4	378—495
63 Theiß-Bahn	34	340—375	—	27	285	285	15	285	63	420—653	i. R. 379	—
64 a. Thüringische	46	291—315	291	66	260—272	260	—	—	14	252—800	6	372—589
b. Werra-E.	12	272—296	284	21	284	284	—	—	5	373—423	—	—
65 a. Warschau-Wiener	69	225	225	—	—	—	36	180	—	—	2	300—400
b Warschau-Bromberger	30	225	225	—	—	—	23	180—225	—	—	—	—

381		382		383		384			385			386		387		
Transportverwaltung.																
Betriebsdienst.																
Gepäckwieger (d. h. angestellte).		**Vorsteh. d. Güterbetriebs (Güter-Dirigenten, Ober-Güterinspektoren, Ober-Güterverwalter).**		**Güterkassen-Rendanten, Buchhalter, Rechnungsführ.**		**Güter-Expedienten.**			**Assistenten.**			**Vorsteher des Verlade-Geschäfts (Güterboden-Inspektoren, Bodenmeister).**		**Lade- und Wiegemeister.**		
Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Durchschnittl. Gehalt für die Mehrzahl Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Durchschnittl. Gehalt für die Mehrzahl Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	240	33
—	—	—	—	—	—	4	260—466	—	—	—	—	—	—	2	240	34a
—	—	—	—	—	—	2	400—666	—	—	—	—	—	—	1	466	- b.c
2	167—185	1	1029	1	514	3	400—514	457	15	209—372	250	—	—	4	195—250	35
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	36
—	—	—	—	—	—	1	288	—	—	—	—	—	—	—	—	37
—	—	—	—	—	—	3	400—480	450	2	240	240	—	—	3	184—280	38
—	—	1	913	3	457—514	4	368—742	457	23	285—400	285	1	742	16	290—342	39
—	—	—	—	—	—	2	400—457	429	—	—	—	—	—	—	—	40
—	—	1*	2800	20	680—1067	116	333—800	—	—	—	—	23	680—1067	—	—	41
—	—	3	1000—1250	14	590—786	35	432—600	—	34	336—400	400	6	400—800	28	263—463	42a
—	—	s. S. 349	—	3	576—720	3	561	561	4	336—432	432	s. S. 381	—	4	300—396	- b
—	—	1	1600	2	500	24	325—800	475	123	219—400	275	—	—	86	180—260	43
—	—	—	—	—	—	6*	420—720	420	8	320—420	320	2	200—370	1	320	44
—	—	5	500—1150	2	700*	31	300—425	375	s. S. 384	—	—	5	385—450	2	200—225	45
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	46
—	—	1	1200	1	365	2	415—715	—	4	290—340	290	—	—	—	—	47
—	—	1	800	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	48
8*	260—340	—	—	3	125—450	4*	700—875	875	23	225—375	300	15*	200—375	1	350	49
—	—	—*	—	1*	700	5	400—500	—	28*	180—400	240	—	—	8	300	50a
8	48—72	1	1200	—	—	2	400—600	—	7	225—300	250	1	300	5	200—240	- b
—	—	—	—	—	—	1	300	—	3	144—210	200	—	—	1	210	- c
—	—	—	—	—	—	5	400—517	490	12	160—324	250	8	174—258	—	—	51
—	—	—	—	—	—	3	420—480	440	—	—	—	—	—	—	—	52
—	—	—	—	1	385	1	460	—	3	200—260	260	—	—	1	220	53
—	—	2	1478—2286	6	570—739	8	340—625	—	44	114—340	—	—	—	75	250—570	54
—	—	—	—	—*	518	8	200—380	270	4	60—240	200	—	—	4	180—210	55
in Rel. 350	—	in Rel. 349	—	45	390—900	in Rel. 353	—	—	in Rel. 383	—	—	28	300—460	32	210—270	56a
—	—	—	—	42	390—900	—	—	—	—	—	—	33	300—460	24	210—270	- b
—	—	—	—	5	390—900	in —	—	—	—	—	—	7	300—460	4	210—270	- c
—	—	s. S. 370	—	—	—	s. S. 349 bis 351	—	—	—	—	—	2	120—200	—	—	57
—	—	1	1600	1	600	8	300—685	400	29	228—400	300	—	—	1	460	58a
—	—					5	300—400	353	2	228—300	228	—	—	—	—	- b
—	—	1	1665	8	274—400	7	300—800	400	48	220—450	244	—	—	44	168—264	59
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	60
—	—	1	860	—	—	5	300—500	350	4	260—320	270	6	250—350	—	—	61
3	222	1	1086	s. S. 382	—	6	417—600	—	7	255—352	—	5	217—262	s. S. 388	—	62
—	—	2	980—1224	—	—	s. S. 379	—	—	—	—	—	—	—	—	—	63
—	—	—	—	—	—	9	372—697	372	43	144—570	240	14	257—341	1	280	64a
—	—	1	1000	—	—	3	370—520	370	13	258—318	258	3	258—298	1	258	- b
49	63—144	1	1500	5	225—600	16	375—750	500	16	225—500	300	4	225—300	18	180—300	65a
24	90			4	400—450	9	300—600	—	4	225—300	—	1	300	7	180	- b

I. Staatsbahnen.	388		389				390		391	
	(Forts.) B. Executiver Betriebsdienst.						C. Ma-			
	Güterfaktoren und Boten (Frachtbriefträger).		a. Sonstige Beamte.		b. Sonstige Beamte.		Ober-Maschinen- und Maschinenmeister.		Zeichner.	
	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anzahl.	Gehalt. Thlr.	Anzahl.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.
1 Badische	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	—	—	—	—
2 Bayerische (u. gepacht. Zwgb.)	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	—	—	—	—
3 Braunschweigische	7	—*	9 Verbandspackmeister	300—325	. . . . .	—	4	400—1200	3	—*
4 Hannoversche	—	—	18 desgl.	515—575	. . . . .	—	3	1200—2150	6	1-1½ pro Tag
5 Main-Neckar	5	242	. . . . .	—	. . . . .	—	1	857	—	—
6 Main-Weser	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	3*	800—1200	3*	300—600
7 Nassauische	—	—	2 Verbandspackmeister	429	. . . . .	—	2	686	—	—
8 Preuß. Niederschles.-Märk.	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	4	900—1700	8	300—600
9 „ Ostbahn	—	—	45 Stations-Assistent. II. Klasse	240—350	1 Expedient des Ober-Güter-Verwalters	550	5	800—1800	9	240—500
10 „ Saarbrücker (u. Trier)	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	2*	800—1000	2	375—420
11 „ Westfälische	1	300	. . . . .	—	. . . . .	—	1	1100	1	500
12 Sächsische östliche	4	385—590	127 Kofferträger und Auflader	220—300	1 Lampenwärter 2 Brückenwald-Einnehmer und 1 Assistenten	180 250—390	2*	1256—1807	—	—
13 Sächsische westliche	8	400—530	206 desgl.	205—360	2 Zettelsammler	247—263	6*	675—3492	—	—
14 Württembergische	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	2	914—1057	—	—
II. Privatbahnen										
a) unter Staatsverwaltg.										
15 Aach.-Düss. a. Aach.-Düssel. / Ruhrorter b. Ruhrort-Crf.	15	200	1 Sekret. d. Obergüterverw. 1 Schiffs-Kapitain 2 Steuerleute 14 Matrosen	550 350 250—400 120—250	. . . . .	—	1	1200	1	375
					5 Maschinisten 8 Heizer u. Maschinenwärt.	380—125 200—250				
16 Bergisch-Märkische	8	200—210	2 Bahn-Kontroleure	725—800	3 Sekret. des Obergüterverwalters	270—420	3	800—1200	7	300—420
17 a. Löbau-Zittauer	1	390	19 Kofferträger und Auflader	210—256	. . . . .	—	1*	870	—	—
b. Zittau-Reichenberger	1	420	14 desgl.	212—320	. . . . .	—				
18 a. Oberschlesische / b. Breslau-Posen-Glogauer	—	—	1 Güt.-Kass.-Kontrol. 2* Sekretaire d. Ober-Güterverwalters	554 247—650	71* Expeditions-Diätare	240	2*	1200—1800	4	270—500
19 Stargard-Posener	—	—	. . .* . .	—	. . . . .	—	1	1000	1	400
20 Rhein-Nahe-E.	—	—	2 Schiffs-Kapitaine	400*	12 Pers. Schiffspersonal	192*—350*	1*	800	1	246
21 Wilhelms-Bahn	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	1	1100	1	220
b) in Privatverwaltung.										
22 Aachen-Mastrichter	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	[illegible]	—	—	—
23 Alberts-Bahn	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	1	500	—	—
24 Altona-Kieler	2	192	1 Güterprocureur	400	8 Zugschlosser	280	1	1245	1	450
25 Aussig-Teplitzer	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	—	—	—	—
26 Bayerische Ostbahnen	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	3*	972—2000	1*	686
27 Berlin-Anhaltische	—	—	1 Güterverwalter	900	1 Güterexpedit.-Vorsteher	800	1	1960	2	250
28 a. Berlin-Hamburger / b. Hamburg-Bergedorfer	10	180—280	2 Billet-Drucker	250—300	. . . . .	—	2	1450	—	—
29 Berlin-Potsdam-Magdebg.	4	180	. . . . .	—	. . . . .	—	1	1200	2	325—400
30 Berlin-Stettiner a. Stammbahn	2	180	2 Güterbegleiter	180—240	. . . . .	—	2*	1200—2300	—	—
b Hinterpommer.	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	1	1400	—	—
c. Vorpommersche	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	1	1200	—	—
31 Böhmische Westbahn	4	200—240	. . . . .	—	. . . . .	—	2*	800—933	2	246
32 Breslau-Schweidnitz-Freibg	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	2	730—1235	—	—

392		393		394		395		396				

Transportverwaltung.

schinen- und Wagenverwaltung.

Buchhalter. Rechnungsführer u. Materialienschreiber.		Werkführer (Werkmeister).		Maschinenwärter u. Maschinenputzer (d. h. angestellte).		Wagenmeister (Wagenrevisor., Schirrmeister).		a. Sonstige Beamte.		b. Sonstige Beamte.		
Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anzahl.	Gehalt. Thlr.	Anzahl.	Gehalt. Thlr.	
—	—	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	1
—	—	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	2
5	250—450	10	280—425	—	—	2	225—325	1 Wagenverwalter . .	500	3 Wagenkontroleure . .	300—400	3
24	240—510	—	—	—	—	—	—	16 Maschinenmstr., Maschin.- u. Wagenbau-Verwalter	550—850	4 Portiers . . . . 2 Nachtwächter . .	156—218 / 140—149	4
4	343—400	5	400—800	—	—	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	5
3*	400—700	5*	250—600	—	—	6	221—421	2 Material-Aufseher . . 1* Pförtner . . .	170—290 / 144	3 Kalkulatoren . . 4* Werkschreiber, Rechnungs-Gehülfen und Expedienten	300—500 / 240—400	6
6	172—275	4	400—514	5	185—308	—	—	1 Portier der Werkstätte .	186	1 Büreaudiener der Werkstätte	186	7
36	300—700	4	360—600	—	—	—	—	1 Portier	225	1 Vorsteher d. Central-Werkstätte u. Material-Verwalt.	700	8
29	240—650	11	360—600	9	200—275	13	240—350	3 Portiers . . 5 Nachtwächter .	150—250 / 120—150	1 Werkstattschreiber . .	180—300	9
3	400—600	3	500—625	2	200—300	3	240—300	1* Vorsteher d. Wagenkontrole	700	5* Eisenbahn-Sekretäre (Kalkulatoren)	270—500	10
7	300—550	4	400—550	3	250	4	300	1 Werkstätten-Vorsteher .	700	2 Portiers u. Büreaudiener 1 Nachtwächter . .	225 / 150	11
5	350—700	3	754—888	14	180—214	18	250—300	8 Wagenputzer u. Schmierer	180—200	1 Dampfmaschinenwärter .	180	12
9	350—800	8	450—1236	20	225—368	19	248—424	1 Wagen-Kontrol-Büreau-Vorstand 1 Expedient desselben .	700 / 350	1 Aufwärter . . . . 1 Hausmann . . .	243 / 218	13
7	206—543	9	457—657	—	—	1	914	2 Werkstatt-Portiers . .	220	. . . . .	—	14
1	600	5	450—600	2	225—230	6	250—400	2 Betriebs-Sekretäre . 1 Kanzlist . . .	475 / 375	1 Materialienausgeber .	300	15
18	240—500	10	325—500	—	—	17	180—334	4 Werkstätten-Vorsteher . 8 Kanzlisten . . . 17 Rangirer . . .	500—600 / 180—325 / 200—240	18 Maschinenheiz. in d. Werkst. 6 Büreaudien. u. Nachtwächter	216—252 / 144—204	16
—	—	—	—	1	206	3	225—275	2 Dampfmaschinenwärter .	180	. . . . .	—	17 a
						2	250—275	. . . . .	—	. . . . .	—	- b
19	400—650	13	500—700	—	—	—	—	6 Büreau-Diätare . . 1 Kanzlist . . . 5 Büreaudiener . .	210—300 / 375 / 195	3 Nachtwächter . . . 1 Portier	135—195 / 205	18
1	500	4	400—650	—	—	—	—	5 Betriebs-Sekretäre . 4 Wächter u. Portiers .	550 / 150—205	1 Büreau-Assistent . .	219	19
2	400	2	400	3	180—250	1	250	. . . . .	—	. . . . .	—	20
3	180—360	3	400—550	1	192	4	216—240	1 Nachtwächter . . .	96	. . . . .	—	21
2	240—266	2	379—400	—	—	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	22
1	350	1	500	—	—	4	180—250	. . . . .	—	. . . . .	—	23
2	396	3	432—900	8	168—192	6	216—288	. . . . .	—	. . . . .	—	24
—	—	1	733	1	280	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	25
5	286—343	11	571—686	—	—	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	26
4	304—525	4	430—525	—	—	8	225—324	1 Oberwerkführer . . 1 Ober-Lokomotivführer .	630 / 525	1 Büreaudiener . .	228	27
10	250—575	5	525—775	—	—	3	400—485	2 Werkstätten-Portiers .	200—220	3 Nachtwächter d. Werkstätten	196—200	28
8	180—500	6	540—600	—	—	2	400—450	1 Vorsteher der Wagenwerkstatt	1200	1 Portier	210	29
8	240—450	3	400—450	—	—	5	156—500	5 Wagenaufschreiber . .	240—300	2 Portiers u. Nachtwächter 1 Bote . . .	144—180 / 180	30a
6	180—350	4	350—530	—	—	3	300—400	1 Portier	168	1 Nachtwächter . . .	156	- b
3	240—400	3	350—500	—	—	5	300	1 Portier und Wächter .	144	. . . . .	—	- c
—	—	1	533	8	240—266	2	333	2 Wagenaufseher . .	266	. . . . .	—	31
4	180—300	—	—	38	150—180	—	—	1 Vorsteh. d. Wagen-Kontrole	540	5 Assistenten in der Wagen-Kontrole	180—240	32

	II. Privatbahnen. (Forts.)	388		389				390		391	
				(Forts.) B. Executiver Betriebsdienst.				(Forts.) II. Bei der C. Ma-			
		Güterfaktoren und Boten (Frachtbriefträger).		a. Sonstige Beamte.		b. Sonstige Beamte.		Ober-Maschinen- und Maschinenmeister.		Zeichner.	
		Anz.	Gehalt. Thlr.	Anzahl.	Gehalt. Thlr.	Anzahl.	Gehalt. Thlr.	Anz	Gehalt. Thlr.	Anz	Gehalt. Thlr.
33	Brünn-Rossitzer	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	—	—	—	—
34	Buschtehrader a. Kralup-Kladno	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	—	—	1	467
	Buschtehrader b. Prag-Wejhybka	1	112	. . . . .	—	. . . . .	—	—	—	—	—
	Buschtehrader c. Pferde-Bahn										
35	Frankfurt-Hanauer	2	230—310	2 Wagen-Kontreleure	209	. . . . .	—	1	800	1*	371
36	Galizische Carl-Ludwig-B.	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	—	—	—	—
37	Glückstadt-Elmshorner	—	—	7 Kofferträg. u. Packer	168	. . . . .	—	1	900	—	—
38	Graz-Köflacher	1	240	. . . . .	—	. . . . .	—	1	480	1	300
39	Hessische Ludwigs-E.	31	246 260	. . . . .	—	. . . . .	—	2	857—1372	2	309—416
40	Homburger	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	—	—	—	—
41	Kaiser Ferdinands-Nordb.	10	391	24 Expediteure und Oberexpediteure	920—1400	22 Assistenten	391	3*	1533—2467	7	447—600
42	Kaiserin Elisabeth a. Lokom.-Bahn	18	263—360	2 Stations-Kassirer	600	17 Kanzleidiener	263—360	3	1293—1850	5	518—650
	Kaiserin Elisabeth b. Pferde-Bahn	2	250—353	(21 Personen-Kutscher (97 Lastfuhrw.-Kutsch.	195 199	14 Stallknechte	165—240				
43	Köln-Mindener (u. Gießener)	66	180—325	2* Güter-Inspekt. u. 200 Deklaranten	360—700	12 Güterkassirer	260	7	1000—2300	7	244—610
44	Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	1*	1500	2*	600
45	Leipzig-Dresdener	6	450—550	1 Kassen-Assistent	500	(86 Oberpacker, Packer u. Kofferträger)	175—300	1	1500	1	400
46	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	—	—	—	—
47	Lübeck-Büchener	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	1	820	—	—
48	Lüttich-Mastrichter	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	1	533	—	—
49	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	3	168—240	2 Einnehm.-Assistenten	315	. . . . .	—	1	2000	—	—
50	a. Magdeburg-Halberstädter	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	1	1200	—	—
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	2	200—240	2 Ober-Arbeiter	240	. . . . .	—	1	1200	—	—
	c. Cöthen-Bernburger	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	—	—	—	—
51	Mecklenburgische	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	1	1240	—	—
52	Mohacs-Fünfkirchener	1	200	. . . . .	—	. . . . .	—	—	—	—	—
53	Neisse-Brieger	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	1	750	—	—
54	Niederländische Rhein-E.	18	63—325	14 Schiffer	270—365	20 Stallmeister und Frachtführer	240—570	2	683	—	—
55	Niederschlesische Zweigbahn	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	1	1130	1	240
56	a. Oesterreichische nördliche	7	210—270	2 Amtsdiener	210—270	. . . . .	—	3	1230—2330	R. 392	—
	b. Oesterreich. südöstliche	7	210—270	6 Amtsdiener	210—270	. . . . .	—	2	1230—2330	„ 392	—
	c. Wien-Neu-Szönyer	4	210—270	. . . . .	—	. . . . .	—	1	1230—2330	„ 392	—
57	Oppeln-Tarnowitzer	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	1	960	1	140
58	a. Pfälzische Ludwigsbahn	1	360	(5 Obmänner auf den Güterböden)	228	. . . . .	—				
	b. Pfälzische Maximiliansb.	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	3	1130—1400	—	—
59	Rheinische	52	144—210	(35 Rangirmeister u. Gehülfen)	180—252	11 Wagen-Retirer	180—208	4	750—1500	4	244—300
60	a. Südbahn, Oesterreichische										
	b. Nordtiroler	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	—	—	—	—
	c. Venetianische u. Südtirol.										
61	Süd-Norddeutsche	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	1	1600	2	250—400
62	Taunus-Bahn	—*	—	10* Beamte der Trajekt-Anstalt	212—566	1* Betriebs-Kontreleur	510	2	872	—*	—
63	Theiß-Bahn	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	2	1221—1960	—	—
64	a. Thüringische	—	—	6 Fracht-Kassirer	257—341	1 Steuer-Deklarant	214	2	798—2577	—	—
	b. Werra-E.	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	1	900	—	—
65	a. Warschau-Wiener	2	90—120	(1 Sekretair d. Ober-Güterverwalters	450	. . . . .	—	1	1500	5	360—500
	b. Warschau-Bromberger	2	90—120								

Digitized by Google

392	393	394	395	396

Transportverwaltung.

schinen- und Wagenverwaltung.

Buchhalter, Rechnungsführer u. Materialienschreiber.		Werkführer (Werkmeister).		Maschinenwärter u. Maschinenputzer (d. h. angestellte).		Wagenmeister (Wagenrevisor., Schirrmeister).		a. Sonstige Beamte.		b. Sonstige Beamte.		
Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anzahl.	Gehalt. Thlr.	Anzahl.	Gehalt. Thlr.	
1	200	1	534	—	—	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	33
—	—	1	840	1	210	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	34a
—	—	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	- b - c
1	286	1	400	1	188	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	35
—	—	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	36
—	—	—	—	1	168	2	192	. . . . .	—	. . . . .	—	37
—	—	1	400	2	200—264	1	400	. . . . .	—	. . . . .	—	38
6	309—457	4	400—572	—	—	5	300—400	1 Chef der Wagen-Kontrole 650 5 Wagen-Kontrol-Gehilfen 245—340		1 Ingenieur	514	39
—	—	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	40
25	680—1067	27	680—1533	—	—	30	471—745	2 Heizhausleiter . . . 2067 1 Ober-Ingenieur . . 1533		1 Assistent . . . . . 967 1 Kanzleidiener 400		41
9	336—550	5	500—700	24	288—400	16	311—519	5 Ingenieure . . . . 1050—1150 5 Heizhausleiter . . . 623—750		7 Werkstätten-Aufseher . . 384—500 9 Magazin-Aufseh. u. Diener 262—362		42a
		2	480—672	—	—	2	225—346	1 Thierarzt . . . . . 650 1 Kurschmied 383		2 Werkstatt-Magazin-Aufseher 281 2 Hafer-Magazin-Aufseher 300—444		-b
39	244—750	42	240—1100	12	220—240	18	360—530	1 Vorst. d. Wagenverwaltung	1800	35 Wagen-Rangirer . .	200—260	43
8*	250—600	3*	450—600	—	—	6*	270—420	1* Büreaudiener . . .	190	. . . . .	—	44
1	500	8	440—650	2	185—200	11	300—350	4 Schirrmeister-Assistenten	250—300	3 Wagen-Kontrol. u. Wieger	200—220	45
—	—	2	229	—	—	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	46
1	375	1	468	—	—	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	47
—	—	—	—	—	—	1	410	. . . . .	—	. . . . .	—	48
3	235—485	6	400—500	1	220	5	200—475	1 Maschinen-Ingenieur . 800 1 Materialien-Aufseher . 375		1 technischer Assistent . . 325 3 Portiers u. Büreaudiener 150—168		49
2	350—400	3	550—600	—	—	1	300	1 Wächter	180	. . . . .	—	50a
2	250—400	2	450—550	—	—	4	300	. . . . .	—	. . . . .	—	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	- c
1	372	1	650	14	152—182	s. 372	—	57 Wagenschieber . . .	134—206	1 Lampenputzer	147	51
1	400	1	770	3	280—300	1	380	. . . . .	—	. . . . .	—	52
1	180	—	—	—	—	1	315	. . . . .	—	. . . . .	—	53
8	171—396	3	714—828	19	188—260	2	343—428	3 Aufseher der Werkstätte .	400—571	5 Wagen-Rangirer . . .	285—428	54
3	168—200	2	300—360	—*	—	1	170	. . . . .	—	. . . . .	—	55
22	390—1360	11	680—900	12	270—300	6	390—610	6 Amtsdiener	210—270	. . . . .	—	56a
22	390—1360	10	680—900	17	270—300	5	390—610	2 Amtsdiener	210—270	. . . . .	—	- b
1	390—1360	1	680—900	5	270—300	2	390—610	1 Amtsdiener	210—270	. . . . .	—	- c
3	150—280	1	450	1	180	—	—	1 Büreaudiener	108	1 Nachtwächter	108	57
5	228—320	3	460—600	—	—	1	256	2 Werkstatt-Portiers . .	228—256	. . . . .	—	58
21	244—650	8	400—750	—	—	17	244—380	2 technische Aufseher des Maschinen-Personals . 488—520 1 Büreaudiener . . . 180		1 Werkstatt-Aufseher . . 300 2 Nachtwächter 192		59
—	—	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	60
3	300—650	3	400—800	—	—	3	280—400	. . . . .	—	. . . . .	—	61
s. 392	—	1	475	—	—	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	62
6	530—818	9	653—818	3	322	8	344—583	. . . . .	—	. . . . .	—	63
10	180—550	6	460—677	—	—	3	260—394	1 Oberwagenmeister . . 760 1 Wiegemeister der Werkstätte 246		2 Portiers und Wächter der Werkstätte	142—190	64a
1	400	3	460	—	—	3	267—500	. . . . .	—	. . . . .	—	- b
16	225—500	11	450—750	1	225	13	180—500	4 Wagen-Kontroleure . 200—270 1 Nachtwächter 225		3 Büreaudiener . . . . 150 5 Dampfpumpen-Aufseher 225		65a
		3	540—1000	—	—	3	200—270	. . . . .	—	. . . . .	—	- b

	I. Staatsbahnen.	397	398	399	400	401	402		403		404	
		(Forts.) II. Bei der Transportverwaltg.					III. Bei der					
		D. Werkverrichtungen gegen Tagelohn.					A. Haupt- (oder					
		Anzahl der von den Arbeitern verrichteten Tagewerke.	Tagelohn dafür im Ganzen. Thlr.	Auf eine Nutzmeile kommen durchschnittlich. Sgr.	Täglicher Lohn. Sgr.	Durchschnittl. Dauer eines Tagewerks. Stunden.	Büreau-Chefs (General-Sekretaire ꝛc.). Anz.	Gehalt. Thlr.	Sekretaire, Expedienten und Assistenten. Anz.	Gehalt. Thlr.	Registratoren und Registratur-Assistenten. Anz.	Gehalt. Thlr.
1	Badische	—	—	—	—	—	—*	—	—	—	—	—
2	Bayerische (u. gepcht. Zwgb.)	—	—	—	—	—	—*	—	—	—	—	—
3	Braunschweigische	205 410	119 006	18,79	durchschn. 17,38	11	1	800	4	500—700	3	500—600
4	Hannoversche	—	—	—	10—20	11	—	—	3	480—850	3	300—800
5	Main-Neckar	136 309	80 488	28,15	14—30	12	1	857	1	458	1	686
6	Main-Weser	120 552	82 756	17,44	12—34	12	—	—	4	500—900	2	400—700
7	Nassauische	49 209	32 806	7,25	10—30	11*	2	457—857	2	457—857	1	457
8	Preuß. Niederschles.-Märk.	604 833	449 961	30,11	10—25	10	1	1000	4	650—800	3	550—650
9	„ Ostbahn	455 000	276 801	19,56	12—27½	10	1	900	4	550—800	8	240—700
10	„ Saarbrücker (u. Trier)	133 590	83 058	17,57	durchschn. 18,65	11	1*	900	4*	425—900	2*	500—600
11	„ Westfälische	93 557	71 115	19,44	9—30	12	1	900	12	240—800	2	450—650
12	Sächsische östliche	251 111	108 852	21,23	10—25	12	—	—	4	350—700	2	500—700
13	Sächsische westliche	264 075	125 554	10,14	12—15	15	—	—	3	350—700	2*	500—975
14	Württembergische	—	230 518	17,77	13,14—30	11	—	—	14	313—571	3	313—514
	II. Privatbahnen											
	a) unter Staatsverwaltg.											
15	Aach.-Düss. Ruhrorter: a. Aach.-Düssel. b. Ruhrort-Crf.	75 500	46 135	13,91	15—35	10	1	900	2	700	3	400—650
16	Bergisch-Märkische	506 540	351 765	30,36	15—30	10	1	800	11	270—650	8	250—525
17	a. Löbau-Zittauer	15 759	7202	14,75	10—25	14	—	—	—	—	—	—
	b Zittau-Reichenberger	27 500	12 487	29,41	12—25	15	—	—	—	—	—	—
18	a. Oberschlesische / b. Breslau-Posen-Glogauer	—	264 998	20,43	14—30	11	1	1100	53	500—900	5	400—700
19	Stargard-Posener	—	40 951	18,25	10—30	11						
20	Rhein-Nahe-E.	59 130	36 978	12,32	durchschn. 18,75	11	—*	—	—*	—	—*	—
21	Wilhelms-Bahn	74 571	49 452	25,53	10,58—21,92	12	—	—	1	450	1	300
	b) in Privatverwaltung.											
22	Aachen-Mastrichter	23 700*	12 703*	8,23	12—20	11	1	506	—	—	l. R. 402	—
23	Alberts-Bahn	6955	2851	2,49	11—15	12	—	—	—	—	1	400
24	Altona-Kieler	54 846	38 308	16,21	15—39	11	1	1110	2	360—600	—	—
25	Aussig-Teplitzer	—	—	—	—	—	—	—	1	666	—	—
26	Bayerische Ostbahnen	—*	—	—	—	—	—	—	1*	800	2	286—629
27	Berlin-Anhaltische	95 465	69 331	10,64	—	—	1	900	2	384—474	4	324—1000
28	a. Berlin-Hamburger / b Hamburg-Bergedorfer	342 370	235 044	27,14	12,5—27,5	10	3 / 1*	700—1100 / 1620	5 / 1	350—465 / 400	1 / l. R. 403	450 / —
29	Berlin-Potsdam-Magdebgr.	120 600	81 595	16,36	5—30	10	1*	1000	1*	800	2*	500
30	Berlin-Stettiner: a. Stammbahn / b. Hinterpommer. / c. Vorpommersche	231 280 / 115 662 / 101 869	126 145 / 59 136 / 48 827	31,37 / 28,31 / 15,93	14,68—38,60 / 10—35 / 13—35	12 / 12 / 12	—	—	2	700	4	300—400
31	Böhmische Westbahn	—	—	—	—	—	1	3000	1	633	1	400
32	Breslau-Schweidnitz-Freib.	38 724	25 826	6,13	12—30	10	l. R. 420	—	—	—	1	300

405		406		407		408		409		410		

allgemeinen Verwaltung.

Central-) Büreau.						B. Kontrol-Büreau (Revision u. Feststellung der Rechnungsbeläge u. Betriebs-Einnahmen).						
Kanzlisten.		Büreaudiener.		Sonstige Beamte.		Vorsteher des Kontrol-Büreaus.		Kontroleure (Revisoren, Kalkulatoren).		Assistenten.		
Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anzahl.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	
—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	1
—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	2
5	300—350	4	275—300	2 Statistiker . .	250—600	1	700	14	400—500	4	250—350	3
3	300—480	2	298—368	1 Oberzeichner . .	600	4	850—900	34	280—750	—	—	4
2	342—400	1	286	. . . . .	—	—	—	5	514—686	—	—	5
8	250—500	4	236—336	5 Revisoren . . . 1 Statistiker u. 1 erster Revisor	400—600 500—800	L.R. 369	—	6	400—600	17	250—350	6
1	286	2	228—286	. . . . .	—	2	857	8	286—571	7	286—571	7
6	250—500	3	216—245	3 Journalisten . .	400	1	1000	27	500—900	36	240—400	8
17	216—500	4	200—275	7 Statistiker . . . 4 Assistenten d. techn. Bureaus	500—900 240—400	—	—	40	500—900	20	240—400	9
7*	250—425	3*	180—300	1* Journalist . . . 3* Statistiker . .	420 300—500	3*	600—850	15*	500—700	7*	300—420	10
6	240—440	2	250	1 Eisenbahn-Baumeister . 1 Billetdrucker . .	500 300	1	800	6	525—800	7	240—360	11
2	300—350	1	300	2* Kassenrevisoren . . 1 Rechnungsf. d. Unterstützgsf.	850—1000 650	—*	—	—*	—	—*	—	12
2	300—350	2	308	1 Archivar . . . 1 Zeichner . . .	600 375	1	1000	8	350—450	1	650	13
5	250—400	2	191—243	2 Statistiker . . .	371—743	1	629	—	—	22	278—371	14
5	240—425	2	225—240	1 Kanzlei-Vorsteher . . 1 Altenheiter . . .	500 240	3	750—800	14	350—700	—	—	15
9	240—475	3	192—250	1 Kanzlei-Vorsteher .	500	4	550—750	14	360—675	25	180—450	16
—	—	—	—	. . .* . .	—	—	—	—	—	—	—	17a
—	—	—	—	. . .* . .	—	—	—	—	—	—	—	- b
19	150—492	6	150—350	1 Vorsteher d. techn. Büreaus 1 Vorsteher d. statist. Büreaus	900 900	2	800	L.R. 403	—	L.R. 403	—	18a - b 19
—*	—	—*	—	. . .* . .	—	—*	—	—*	—	—*	—	20
3	180—250	1	200	. . . . .	—	2	700	3	300—600	5	240—360	21
1	320	—	—	2 Kastellane . . .	133—192	L.R. 382	—	7	320—400	1	240	22
—	—	1	250	. . . . .	—	1	600	—	—	2	216—240	23
2	240—300	1	286	1 technischer Assistent des ausführenden Direktors	1320	1	1110	2	540—675	3	274—300	24
3	300	2	168—200	. . . . .	—	—	—	3	433—366	—	—	25
5	286—314	4	228—257	. . . . .	—	1	1144	8	457—571	10	286—314	26
3	258—377	3	242—300	. . . . .	—	1	800	18	240—525	L.R. 403	—	27
4	250—465	5	212—312	. . . . .	—	1	1550	6	300—1100	20	275—440	28a
L.R. 403	—	1	250	. . . . .	—	—	—	L.R. 403	—	—	—	- b
10	120—400	2*	180—240	. . . . .	—	1*	1000	—	—	22*	120—700	29
7	200—300	3	240—348	1 Amtsgehülfe des Direktors 1 Registrat.- u. Kanzlei-Vorst.	1500 1200	2	900—1100	—	—	21	240—650	30
2	333 400	1	240	2 Revidenten . .	533	1	1333	2	533	9	333—533	31
3	180—300	2	168	. . . . .	—	2	600—850	—	—	15	180—360	32

II. Privatbahnen. (Forts.)	397	398	399	400	401	402		403		404	
	(Forts.) II. Bei der Transportverwaltg.					III. Bei der					
	D. Werkverrichtungen gegen Tagelohn.					A. Haupt- (oder					
	Anzahl der von den Arbeitern verrichteten Tagewerke.	Tagelohn dafür im Ganzen. Thlr.	Auf eine Raumeile kommen durchschnittlich. Sgr.	Täglicher Lohn. Sgr.	Durchschnittl. Dauer eines Tagewerks. Stunden.	Büreau-Chefs (General-Sekretaire ꝛc.). Anz.	Gehalt. Thlr.	Sekretaire, Expedienten und Assistenten. Anz.	Gehalt. Thlr.	Registratoren und Registratur-Assistenten. Anz.	Gehalt. Thlr.
33 Brünn-Rossitzer	8126	6713	50,21	16—30	10	1	1000	—	—	1	534
34 Buschtěh-rader a. Kralup-Kladno	—	—	—	—	—						
b. Prag-Wejhybka	3117	1247	—	10—15	10	s. A. 368	—	2	600—900	1	600
c. Pferde-Bahn											
35 Frankfurt-Hanauer	15 120*	7050	6,26	12,57—17,14	15	1	1171	2	250—278	—	—
36 Galizische Carl-Ludwig-B.	—	—	—	—	—	—*	—	—	—	—	—
37 Glückstadt-Elmshorner	3600	2485	10,29	—	11	—	—	—	—	—	—
38 Graz-Köflacher	23 109	15 329	28,34	14—28	10	1	1400	—	—	1	450
39 Hessische Ludwigs-E.	104 229	63 040	10,92	15—26	11	3	571—628	3	313—370	1	514
40 Homburger	8831	5004	10,28	15—24	10	—	—	1	451	—	—
41 Kaiser Ferdinands Nordb.	1 059 034	776 352	44,56	12—32	10	2	4000—7666	2	—	1	1233
42 Kaiserin Elisabeth a. Lokom.-Bahn	157 476	119 239	11,78	15—32	11	4	1450—2154	18	500—850	10	450—650
b. Pferde-Bahn	16 500	10 605	—	15—22	13						
43 Köln-Mindener (u. Gießener)	1 056 095*	545 771	24,38	15,50	12	1	1100	19	305—780	6	305—780
44 Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	134 100	58 250	17,79	10—22,5	12	—	—	2	600—1000	2	400—650
45 Leipzig-Dresdener	—*	—	—	—	—	1	800	5	330—400	1	530
46 Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	2190	1241	4,40	17	12	—	—	—	—	—	—
47 Lübeck-Büchener	—	—	—	—	—	1	700	s. A. 404	—	1	350
48 Lüttich-Mastrichter	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
49 Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	282 034	178 978	43,22	5—20	13	1	1100	2	500—825	2	450—600
50 a. Magdeburg-Halberstädter	81 000	51 947	19,09	5—25	10	—*	—	1*	500—800	—*	—
b. Magdeb.-Wittenbergesche	—	—	—	—	—	1	600	1	400	—	—
c. Cöthen-Bernburger	6908	3047	9,54	5—17,5	12	—	—	1	400	—	—
51 Mecklenburgische	9855	3003	1,42	4⅓—14	12	1	684	—	—	—	—
52 Mohacs-Fünfkirchener	10 308*	7977*	14,59	18—40	10	s. A. 405	—	—	—	—	—
53 Neisse-Brieger	18 200	7780	18,67	8—20	10	1	1200	—	—	1	470
54 Niederländische Rhein-E.	16 042	9581	1,83	17,68—25,02	12	2	1028—2857	3	286—514	4	114—400
55 Niederschlesische Zweigbahn	24 832	12 297	14,82	9—25	10	—	—	—	—	2	150—400
56 a Oesterreichische nördliche	246 497	106 278	10,68	10—26	12						
b. Oesterreich. südöstliche	265 651	124 548	12,18	10—26	12	48*	1000—9000	s. A. 404	—	343*	500—1470
c. Wien-Neu-Szönyer	67 029	33 515	24,25	10—26	12						
57 Oppeln-Tarnowitzer	16 408	8343	10,72	8—30	11½	—	—	2	420—550	—	—
58 a. Pfälzische Ludwigsbahn	112 571	85 772	14,33	8—30	12						
b. Pfälzische Maximiliansb.	26 142	15 918	9,20	8—30	12	1	914	—	—	1	484
59 Rheinische	265 102	168 171	14,71	12—45	12	1	1000	9	300—750	5	305—650
60 a Südbahn, Oesterreichische											
b. Nordtiroler	—	—	—	—	—	—*	—	—	—	—	—
c. Venetianische u. Südtirol.											
61 Süd-Norddeutsche	—	—	—	—	—	1	1400	2	300—500	—	—
62 Taunus-Bahn	—*	44 450	28,94	14—30	11—14	1	1140	6	371—600	s. A. 403	—
63 Theiß-Bahn	—	—	—	—	—	s. A. 369	—	1	2074	—	—
64 a. Thüringische	163 181*	73 537	9,95	8—20	12	1	1100	7	300—700	7	240—550
b. Werra-E.	—*	—	—	—	—	1*	600	1	600	3	240—350
65 a. Warschau-Wiener	—	—	—	—	—	1	2000	11	400—750	6	360—500
b Warschau-Bromberger	—	—	—	—	—						

405	406	407	408	409	410	

allgemeinen Verwaltung.

Central-) Büreau.						B. Kontrol-Büreau (Revision u. Feststellung der Rechnungsbelege u. Betriebs-Einnahmen).						
Kanzlisten.		Büreaudiener.		Sonstige Beamte.		Vorsteher des Kontrol-Büreaus.		Kontroleure (Revisoren, Kalkulatoren).		Assistenten.		
Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anzahl.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	
—	—	1	200	. . . . .	—	1	766	1	400	1	320	33
—	—	1	240	. . . . .	—	—	—	1	667	—	—	34
—	—	1	206	. . . . .	—	—	—	1	486	1	250	35
—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	36
—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	1	600	1	192	37
—	—	1	240	1 Amts-Ingenieur .	1050	1	1250	1	750	1	450	38
5	171—228	3	188—252	. . . . .	—	2	800	2	412—685	20	171—368	39
—	—	1	250	. . . . .	—	—	—	1	450	—	—	40
28	453—800	10	366—400	1 Liquidator . . 1533 1 Central-Expeditor . 1400		2*	2067—2800	18	1067	23*	700—967	41
20	350—400	14	313—363	1 Geometer . . . 963 1 Grundeinlösungs-Kommissar 1000		3*	1250—2500	25	550—1050	16	350—500	42
25*	180—500	7	182—240	1 Substitut d. Spezial-Direkt. 1500 6 Statistiker und Gehülfen 244—610		2*	700—1000	14	400—750	17	305—425	43
5	350—450	1	400	1 Kanzlei-Vorstand .	550	1	800	7	450—700	1	300	44
—	—	2	225	. . . . .	—	1	800	4	450—500	10	360—425	45
—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	46
—	—	1	215	. . . . .	—	L.-R. 402	—	—	—	4	350—450	47
2	266—480	2	240—256	. . . . .	—	1	960	—	—	4	133—426	48
4	275—325	2	204—290	. . . . .	—	1	1100	2	575—625	12*	300—475	49
8	200—400	1*	240	. . . . .	—	—*	—	—	—	12*	120—700	50a
2	225—300	1	240	. . . . .	—	1	700	—	—	4	250—400	- b
—	—	—	—	. . . . .	—	1	600	—	—	—	—	- c
4	240—312	1	220	. . . . .	—	1	600	6	216—500	3	90—180	51
2	240	1	250	. . . . .	—	1	1250	—	—	2	420	52
1	180	1	225	. . . . .	—	—	—	1	550	—	—	53
4	114—171	1	296	. . . . .	—	1	1714	5	457—685	27	114—571	54
1	150	1	180	2 Kalkulatoren (f. Maschinen- und Wagen-Statistik)	240—270	1	600	4	180—240	1	180	55
L.-R. 404	—	41*	264—360	14 Personen als Hausdienstpersonal der Gen.-Direktion ꝛc.	192—310	1	1200	77	334—1000	L.-R. 409	—	56
1	230	2	133—135	. . . . .	—	L.-R. 370	—	—	—	3	240—300	57
4	228—353	3	200—258	1 Kanzlei-Vorsteher .	914	2	686—914	21	228—428	—	—	58
11	180—400	5	180—216	5 Statistiker und Assistenten 240—840 1 Kanzlei-Vorsteher . 400		1	800	8	500—600	26	220—400	59
—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	60
—	—	2	330	1 Direktor . . .	4000	2	700	—	—	6	300—500	61
L.-R. 403	—	1	249	. . . . .	—	1	630	4	358—600	—	—	62
16	504—672	6	252	. . . . .	—	—	—	14	672—1008	2	504—588	63
4	180—240	2	230—290	1 Kanzlei-Vorsteher . 400 1 Aktenheftet . . 156		3*	557—800	1*	650	31	240—550	64
1	240	1	230	2 Kalkulatoren . . 350—400 1 Revisor des Verwaltungsgr. 600								
5	225—300	9	120—225	1 Kanzlei-Vorsteher . 1500 1 Vorsteher der technischen Abthell. 1200 1 Stellvertreter desselben . 600 3 technische Revisoren . . 450—800 1 Zeichner 450		2	900	8	300—700	11	225—600	65

		411		412		413		414		415	
		(Forts.) III. Bei der									
		(Forts.) B. Kontrol-Büreau ꝛc.		C. Haupt- (oder Central-)							
	I. Staatsbahnen.	Sonstige Beamte.		Haupt-Rendanten.		Buchhalter.		Kassen-Assistenten und Kassenschreiber.		Kassendiener.	
		Anzahl.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.
1	Badische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2	Bayerische (u. gepacht. Zwgb.)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3	Braunschweigische	—	—	1	1300	3	500—700	3	250—450	2	250—275
4	Hannoversche	—	—	1	1400	5	260—650	—	—	2	238—368
5	Main-Neckar	—	—	3*	914	—	—	—	—	—	—
6	Main-Weser	—	—	3	800—1100	2	500—800	2	400—600	1	336
7	Nassauische	—	—	—*	—	—	—	—	—	—	—
8	Preuß. Niederschles.-Märk.	—	—	1	1800	5	600—900	10	275—375	2	240—260
9	„ Ostbahn	—	—	1	1100	5	500—900	3	400—420	2	200—300
10	„ Saarbrücker(u. Trier)	—	—	1*	1100	4*	600—700	4*	300—400	1*	275
11	„ Westfälische	1 Kassenrevisor	650	1	1000	2	650—750	7	240—350	1	275
12	Sächsische östliche	*	—	1*	1300	2	800—1050	12*	350—700	2	318—358
13	„ westliche	—	—	1*	1400	1	1000	5*	400—700	2	343—358
14	Württembergische	—	—	1	914	1	571	3	250—347	1	286
	II. Privatbahnen										
	a) unter Staatsverwaltg.										
15	Aach.-Düss. a. Aach.-Düssel. / Ruhrorter b. Ruhrort-Grf.	1 Plankammer-Inspektor / 5 Eisenbahn-Sekretäre	900 / 500—750	1	1100	2	700	1	400	1	300
16	Bergisch-Märkische	—	—	1	1200	5	375—700	6	270—350	1	250
17	a. Löbau-Zittauer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b. Zittau-Reichenberger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
18	a. Oberschlesische	38 Büreau-Assistenten	240—360	1	1200	13	500—900	9	240—360	4	150—270
	b. Breslau-Posen-Glogauer										
19	Stargard-Posener										
20	Rhein-Nahe-E.	—	—	—*	—	—*	—	—*	—	—*	—
21	Wilhelms-Bahn	—	—	1	900	1	325	1	240	1	220
	b) in Privatverwaltung.										
22	Aachen-Mastrichter	—	—	1	700	1	426	2	240—306	—	—
23	Alberts-Bahn	—	—	1	600	s. R. 408	—	—	—	—	—
24	Altona-Kieler	1 Meilen-Kontroleur	450	1	1110	1	1110	—	—	—	—
25	Aussig-Teplitzer	—	—	—	—	1	833	—	—	—	—
26	Bayerische Ostbahnen	—	—	1*	1714	1*	914	2	571—629	1	343
27	Berlin-Anhaltische	1 Stellvertr. d. Vorstehers	630	1	1220	4	350—725	2	350—375	2	370—405
28	a. Berlin-Hamburger	1 Büreaudiener	225	1	1450	4	300—550	—	—	2	312
	b. Hamburg-Bergedorfer	—	—	s. R. 402	—	s. R. 403	—	—	—	—	—
29	Berlin-Potsdam-Magdebg.	1* Kassen-Revisor / 1 Büreaudiener	500 / 180	1	1500	1	800	5	240—500	1	350
30	Berlin-Stettiner a. Stammbahn / b. Hinterpommer. / c. Vorpommersche		—	1	2500	7	400—750	—	—	2	240—448
31	Böhmische Westbahn	—	—	1	933	1	1200	—	—	1	240
32	Breslau-Schweidnitz-Freib.	1 Kalkulator d. Verwaltungsrathes / 1 Büreaudiener	600 / 165	1	1078	1	692	1	400	1	240

416	417	418	419	420	421	422	423	

allgemeinen Verwaltung.

Kasse.	D. Verwaltung der Depots (excl. der Bahnunterh.- und Betriebsmaterialien).						E. Außerdem sind noch angestellt:							
Sonstige Beamte.	Verwalter des Billetmagazins.		Verwalter d. Uniform- u. Kleidermag.		Verwalter d. Drucksach. u. Schreibmat.		Syndiker.		Drucker.		Billetstempler.		Sonstige Beamte.	
Anzahl.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anzahl.	Gehalt. Thlr.
. . . . —	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
. . . . —	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
. . . . —	2*	800 u. 900	i. R. 417	—	i. R. 417	—	—	—	2	250–325	2	225–275	. . . .	—
1 Kassirer . . . 800	1	700	—	—	„ „ 417	—	—	—	—	—	2	270–330	. . . .	—
. . . . —	i. R. 403	—	—	—	„ „ 403	—	—	—	1	314	—	—	. . . .	—
1 Kassenschreiber . . 300	1	400	i. R. 407a	—	„ „ 409	—	—	—	1	300	i. R. 417	—	. . . .	—
. . . . —	i. R. 409	—	i. R. 360	—	„ „ 404	—	—	—	—	—	1	286	1 Plankammerverwalter .	572
1 Kassirer. . . . 750	—	—	—	—	1	375	—	—	2	240–300	—	—	1 Plankammerverwalter . / 1 Ingenieur-Assistent .	720 / 380
1 Kassirer. . . . 850	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 Assistent des technischen Directions-Mitgliedes . / 1 Zeichner .	800 / 500
. . . . —	—	—	—	—	1*	660	—	—	2*	192–240	—	—	1* Plankammerverwalter . / 1* Zeichner .	800 / 457
. . . . —	i. R. 403	—	—	—	i. R. 360	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
1 Zahlmeister . . 900	2	367 u. 700	i. R. 417	—	„ „ 417	—	—	—	—	—	1	300	. . . .	—
2 Zahlmeister . . 1164–1236	—*	—	—	—	3	350 bis 744	—	—	—	—	1	300	. . . .	—
. . . . —	i. R. 409	—	1*	286	i. R. 418	—	—	—	—	—	—*	—	1 Montirungsschneider . / 2 Gehilfen der Montirungs-Verwaltung	371 / 234–286
. . . . —	—	—	—	—	1	550	—	—	2	300	—	—	1 Hauptmagazin-Verwalter / 1 Buchhalter	600 / 450
1 Kassirer . . . 700	—	—	i. R. 360 bis 362	—	i. R. 360 bis 362	—	—	—	7	96–300	—	—	1 Eisenbahn-Baumeister . / 1 Plankammerverwalter . / 11 Feldmesser und Zeichner	800 / 700 / 210–540
. . . . —	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
. . . . —	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
1 Kassirer . . . 900	—	—	—	—	—	—	—	—	4	150–330	—	—	1 Ober-Inspektor . / 10 Zeichner . . .	1560 / 300–900
. . . . —	—	—	—	—	—*	—	—	—	—*	—	—	—	. —* .	—
. . . . —	i. R. 408	—	i. R. 360	—	i. R. 408	—	1	600	—	—	—	—	1 Plankammerverwalter .	600
. . . . —	i. R. 402	—	i. R. 402	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
. . . . —	„ „ 404	—	„ „ 404	—	i. R. 404	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
1 Zahlmeister . . 612	„ „ 413	—	„ „ 342	—	1	420	—	—	—	—	i. R. 354	—	. . . .	—
1 Hauptkassirer . . 600	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
1 Offizianten des Actien-Kataster-Bureaus . . . . . / 1 Betriebskassen-Kontroleur . / 2 Betriebskassen-Offizianten .	457–571 / 686 / 343–457	1	457	i. R. 417	—	i. R. 417	—	1*	686	1*	286	—	—	1 Billetdrucker . . / 1 Lithograph . / 3 Gehilfen desselben .	286 / 457 / 286–343
1 Kalkulator . . . . . / 1 Kassirer . . . . . / 1 Zahlmeister	600 / ...535 / 350	3	258 bis 574	i. R. 402	—	„ „ 417	—	1	1600	2	224–374	1	324	. . . .	—
2 Kassirer 900	—	—	—	—	—	—	—	—	2	260–325	—	—	1 Geometer . .	900
. . . . —	—	—	—	—	—	—	1	—*	—	—	—	—	1 Techniker . .	—*
1 Kassen-Kontroleur . 500	—	—	—	—	—	—	—	—	2	300–350	1	240	. . . .	—
. . . . —	—	—	i. R. 419	—	1*	630	—	—	—	—	—	—	1 Vorsteher d. statistischen Bureaus u. d. Materialien- u. Inventarien-Kontrole . / 7 Assistenten desselben . / 1 Plankammerverwalter .	800 / 350–600 / 500
. . . . —	—	—	—	—	1	400	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
. . . . —	1	240	—	—	i. R. 417	—	1	1200	—	—	—	—	1 Plankammer-Inspektor .	600

	II. Privatbahnen. (Forts.)	411 (Forts.) B. Kontrol-Büreau 2c.		412 C. Haupt- (oder Central-)		413		414 (Forts.) III. Bei der		415	
		Sonstige Beamte.		Haupt-Rendanten.		Buchhalter.		Kassen-Assistenten und Kassenschreiber.		Kassendiener.	
		Anzahl.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.
33	Brünn-Rossitzer	—	—	1	1000	—	—	—	—	—	—
34	Busch-töhrader a. Kralup-Kladno b. Prag-Wejhybka c. Pferde-Bahn	—	—	1	1000	1	840	—	—	—	—
35	Frankfurt-Hanauer	—	—	1	771	s. R. 402	—	—	—	—	—
36	Galizische Carl-Ludwig-B.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
37	Glückstadt-Elmshorner	—	—	s. R. 409	—	s. R. 409	—	—	—	—	—
38	Graz-Köflacher	2 Aushilfsrevisoren	170—250	1	650	s. R. 408	—	1	450	1	240
39	Hessische Ludwigs-E.	1 Büreaudiener	188	1	1028	1	685	3	285—313	1	250
40	Homburger	—	—	—	—	1	800	—	—	—	—
41	Kaiser Ferdinands Nordb.	1 Hauptkassen-Kontroleur; 48 Kanzlisten; 7 Kanzlediener	1400; 453—700; 364—400	1	2800	1	1533	5	900—1233	3	366—400
42	Kaiserin Elisabeth a. Lokom.-Bahn b. Pferde-Bahn	1 Hauptkassen-Kontroleur; 5 Büreaudiener	780; 263—363	1	1600	3	850—1450	4	550—650	5	363—513
43	Köln-Mindener (u. Gießener)	3 Stationskassen-Revisoren; 1° Vorsteher u. 22° Gehülfen in d. Wagenkontrole	500—750; 305—750	1	1680	4	725—1000	11	305—500	2	200—220
44	Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	—	—	1	1000	1	900	1	450	1	320
45	Leipzig-Dresdener	—	—	1	1400	1	1150	1	600	1	400
46	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth.)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
47	Lübeck-Büchener	—	—	1	1000	1	700	—	—	1	240
48	Lüttich-Mastrichter	—	—	—	—	1	346	—	—	—	—
49	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	—	—	1	1600	1	750	1	300	1	375
50	a. Magdeburg-Halberstädter	1° Kassen-Revisor; 1 Kontroldiener	—; 180	2	1000	1	450	—	—	1	240
	b. Magdebg.-Wittenbergesche	—	—	1	1200	—	—	—	—	1	250
	c. Cöthen-Bernburger	—	—	1	600	—	—	—	—	—	—
51	Mecklenburgische	1 Bote	120	1	936	1	500	—	—	s. R. 406	—
52	Mohacs-Fünfkirchener	—	—	—	—	—	—	1	650	1	280
53	Neisse-Brieger	—	—	—	—	1	500	—	—	—	—
54	Niederländische Rhein-E.	—	—	—	—	1	1028	2	428—1028	—	—
55	Niederschlesische Zweigbahn	—	—	1	925	1	600	1	144	1	180
56	a. Oesterreichische nördliche. b. Oesterreich. südöstliche. c. Wien-Neu-Szönyer	—	—	s. R. 402 bis 407	—	s. R. 402 bis 407	—	s. R. 402 bis 407	—	s. R. 402 bis 407	—
57	Oppeln-Tarnowitzer	1 Kassen-Kontroleur	550	s. R. 370	—	1	330	—	—	—	—
58	a. Pfälzische Ludwigsbahn b. Pfälzische Maximiliansb.	—	—	1	2000	3	428—800	2	353	—	—
59	Rheinische	4 Beamte d. Abrechnungs-Büreaus; 1 Betriebskassen-Revisor	241—700; 700	1	1400	6	360—700	3	330—360	2	180—240
60	a. Südbahn, Oesterreichische b. Nordtiroler c. Venetianische u. Südtirol.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
61	Süd-Norddeutsche	—	—	1	900	1	1200	2	300—450	1	340
62	Taunus-Bahn	—	—	1	1148	s. R. 412	—	1	600	s. R. 406	—
63	Theiß-Bahn	—	—	1	1312	1	1750	—	—	1	286
64	a. Thüringische	2 Revisoren des Verw.-Raths; 4 Revisoren u. Assistent. im Centr.-Abrechnungsbüreau des Mittelb. Verb.; 2 Büreaudiener daselbst	300—750; 300—550; 200—239	1	1370	1	1000	4	400—750	1	354
	b. Werra-E.					1	1000	1	240	—	—
65	a. Warschau-Wiener	1 Vorsteher der Kalkulatur; 5 Kalkulatoren; 3 Büreaudiener	900; 225—700; 90—120	1	900	9	225—600	1	300	3	120—180
	b. Warschau-Bromberger										

416		417		418		419		420		421		422		423		
allgemeinen Verwaltung.																
Kasse.		**D. Verwaltung der Depots** (excl. der Bahnunterh.- und Betriebsmaterialien).						**E. Außerdem sind noch angestellt:**								
Sonstige Beamte.		Verwalter des Billetmagazins.		Verwalter d. Uniform- u. Kleidermag.		Verwalter d. Drucksach. u. Schreibmat.		Syndiker.		Drucker.		Billetstempler.		Sonstige Beamte.		
Anzahl.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anz.	Gehalt. Thlr.	Anzahl.	Gehalt. Thlr.	
. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	33
. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	34
. . . .	—	s. K. 409	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	35
. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	36
. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	37
. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	38
1 Zahlmeister . . .	313	s. K. 360	—	s. K. 360	—	s. K. 360	—	—	—	2	285–356	—	—	. . . .	—	39
. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	40
5 Rechnungs-Officianten 1 Sammlungs-Kassirer .	1067 1067	—	—	1	900	s. K. 418	—	1	2067	—	—	—	—	1 Adjunkt d. Rechtsconsulenten . .	1000	41
8 Buchhaltungs- u. Liquidations-Adjunkten .	350—700	1	600	s. K. 360	—	1	450	—	—	—	—	1	400	1 Revisor d. Fabrikeninspectorats 2 Mandatare . . .	550 300	42
. . . .	—	2	244 u. 475	1	350	3	111 bis 500	—	—	—*	—	1	500	1 Magazin-Revisor . . . 6 Buchbinder u. Altenheftet 12 Beamten im Abrechnungsbureau f. d. Nordd. Verband	780 . . . 122—427 365—1000	43
. . . .	—	s. K. 409	—	s. K. 409	—	s. K. 409	—	—	—	2	300–400	—	—	. . . .	—	44
1 Zahlmeister u. 1 Buchhalter-Assistent . .	650—700	1	400	—	—	1	450	1	400	—	—	1	254	. . . .	—	45
. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	46
1 Revisor u. Kalkulator .	600	s. K. 402	—	s. K. 402	—	s. K. 404	—	—	—	1	125	—	—	. . . .	—	47
. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	48
1 Kontroleur . . . . 1 Kassen-Revisor . . .	875 500	s. K. 400	—	s. K. 403	—	s. K. 410	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	49
. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	240	. . . .	—	50a
. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	300	1	240	. . . .	—	- b
. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	- c
. . . .	—	s. K. 409	—	s. K. 360	—	s. K. 360	—	1	1000	2	192–240	—	—	. . . .	—	51
. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	52
. . . .	—	—	—	s. K. 360	—	s. K. 360	—	1	120	—	—	—	—	. . . .	—	53
mehrere sonstige Beamte	171—511	s. K. 360 bis 362	—	s. K. 360 bis 362	—	s. K. 360 bis 362	—	—	—	2	208–375	—	—	. . . .	—	54
1 Kassirer	300	s. K. 409	—	s. K. 360	—	s. K. 409	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	55
. . . .	—	s. K. 404	—	s. K. 404	—	s. K. 404	—	—	—	10	240–390	—	—	. . . .	—	56
1 Haupt-Kassirer . .	430	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	57
1 Kassirer	860	1	600	—	—	s. K. 417	—	—	—	1	228	1	300	. . . .	—	58
3 Zahlmeister . . .	500–550	1	900	1	450	1	500	—	—	7	200–300	5	200–400	. . . .	—	59
. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	60
1 Kassirer, 1 Liquidator und 1 Kontroleur . .	700—900	—	—	—	—	—	—	1	800	—	—	—	—	. . . .	—	61
. . . .	—	s. K. 414	—	—	—	—	—	—	—	1	357	—	—	. . . .	—	62
. . . .	—	1	588	1	672	1	873	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	63
. . . .	—	s. K. 408	—	s. K. 349	—	1	300	—	—	2	240	—	—	1 Kontroleur der Druckerei 3 Drucker-Gehilfen . .	525 98—116	64a
. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	- b
2 Zahlmeister . . . 1 Vorst. d. Buchhalterei	500 900	—	—	—	—	—	—	1	1500	1	450	—	—	2 Referenten für Justizsachen . . .	450—800	65

		424	425	426	427	428	429
		IV. Bei sonstigen Verwaltungszweigen, als Coaksbrennereien ꝛc.					
		A. Angestellte.		**B. Werkverrichtungen gegen Tagelohn.**			
	I. Staatsbahnen.	**Vorsteher (Coaks-Verwalter, Coaksmeister, Aufseher, Inspektoren ꝛc.).**	**Sonstige Beamte.**				
		Anzahl.	Gehalt. Thlr.	Anzahl.	Gehalt. Thlr.	Anzahl der von Arbeitern verrichteten Tagewerke.	Tagelohn dafür im Ganzen. Thlr.	Täglicher Lohn. Sgr.	Durchschnittl. Dauer eines Tagewerks. Stn.
1	Badische	—	—	—	—	—	—	—	—
2	Bayerische (u. gepcht. Zwgb.)	—	—	—	—	—	—	—	—
3	Braunschweigische	1	350	—	13860	9144	durchschn. 19,70		11
4	Hannoversche	2	410–470	1 Gasaufseher	300	—	—	—	—
5	Main-Neckar	—	—	—	—	—	—	—	—
6	Main-Weser	—	—	—	—	—	—	—	—
7	Nassauische	—	—	—	—	—	—	—	—
8	Preuß. Niederschles.-Märk.	1	450	—	—	—	—	—	—
9	„ Ostbahn	—	—	—	—	—	—	—	—
10	„ Saarbrücker (u. Trier)	—	—	—	—	—	—	—	—
11	„ Westfälische	—	—	—	—	—	—	—	—
12	Sächsische östliche	—	—	—	—	—	—	—	—
13	Sächsische westliche	—	—	—	—	—	—	—	—
14	Württembergische	1*	124	—	—	—	—	—	—
	II. Privatbahnen								
	a) unter Staatsverwaltg.								
15	Aach.-Düss. (a. Aach.-Düssel. / Ruhrorter b. Ruhrort-Crf.)	—	—	—	—	—	—	—	—
16	Bergisch-Märkische	—	—	—	—	—	—	—	—
17	a. Löbau-Zittauer	—	—	—	—	—	—	—	—
	b. Zittau-Reichenberger	—	—	—	—	—	—	—	—
18	a. Oberschlesische	1	1500	1 Buchhalter. 396 / 1 Coaks-Inspektor 788 / 1 Coaksmeister 525	—	—	—	—	—
	b. Breslau-Posen-Glogauer	—	—	—	—	—	—	—	—
19	Stargard-Posener	—	—	—	—	—	—	—	—
20	Rhein-Nahe-E.	—	—	—	—	—	—	—	—
21	Wilhelms-Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—
	b) in Privatverwaltung.								
22	Aachen-Mastrichter	—	—	—	—	—	—	—	—
23	Alberts-Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—
24	Altona-Kieler	—	—	1 Maschinenwärter am Dai 360 / 1 Feuermann daselbst 240	—	—	—	—	—
25	Aussig-Teplitzer	—	—	—	—	—	—	—	—
26	Bayerische Ostbahnen	—	—	—	—	—	—	—	—
27	Berlin-Anhaltische	1	308	—	—	—	—	—	—
28	a. Berlin-Hamburger / b. Hamburg-Bergedorfer	1	705	2 Büreau-Assistenten	360–420	—	—	—	—
29	Berlin-Potsdam-Magdebgr.	—	—	—	—	—	—	—	—
30	Berlin-Stettin (a. Stammbahn / b. Hinterpommersche / c. Vorpommersche)	—	—	—	—	—	—	—	—
31	Böhmische Westbahn	—	—	—	—	—	—	—	—
32	Breslau-Schweidnitz-Freib.	—	—	—	—	—	—	—	—

II. Privatbahnen. (Forts.)	424		425		426	427	428	429
	IV. Bei sonstigen Verwaltungszweigen, als Coaksbrennereien ꝛc.							
	A. Angestellte.				B. Werkverrichtungen gegen Tagelohn.			
	Vorsteher (Coaks-Verwalter, Coaksmeister, Aufseher, Inspektoren ꝛc.).		Sonstige Beamte.		Anzahl der von Arbeitern verrichteten Tagewerke.	Tagelohn dafür im Ganzen.	Täglicher Lohn.	Durchschnittl. Dauer eines Tagewerks.
	Anzahl.	Gehalt. Thlr.	Anzahl.	Gehalt. Thlr.		Thlr.	Sgr.	Stn.
33 Brünn-Rossitzer	—	—	. . . .	—	—	—	—	—
34 Buschtêh-rader a. Kralup-Kladno b. Prag-Wejhybka c. Pferde-Bahn	—	—	. . . .	—	—	—	—	—
35 Frankfurt-Hanauer	—	—	. . . .	—	22462*	13615	12—26	12
36 Galizische Carl-Ludwig-B.	—	—	. . . .	—	—	—	—	—
37 Glückstadt-Elmshorner	—	—	. . . .	—	—	—	—	—
38 Graz-Köflacher	1*	—	1 Obersteiger . . .	—	—*	—	—	—
39 Hessische Ludwigs-E.	—	—	. . . .	—	—	—	—	—
40 Homburger	—	—	. . . .	—	—	—	—	—
41 Kaiser Ferdinands Nordb.	—	—	. . . .	—	—	—	—	—
42 Kaiserin Elisabeth a. Lokom.-Bahn b. Pferde-Bahn	—	—	2 Gas-Aufseher . . .	384—450	—	—	—	—
43 Köln-Mindener (u. Gießener)	1	600	600 Beamte bei dem Betriebe der festen Rheinbrücke und der Schiffbrücke zwischen Köln und Deutz	200—630	—	—	—	—
44 Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	—	—	. . . .	—	—	—	—	—
45 Leipzig-Dresdener	1	330	2 Wieger und Ausgeber .	200—220	—	—	—	—
46 Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	—	—	. . . .	—	—	—	—	—
47 Lübeck-Büchener	1. S. 342	—	. . . .	—	—	—	—	—
48 Lüttich-Mastrichter	—	—	. . . .	—	—	—	—	—
49 Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	1*	800	1 Coaksmeister . . 3 Büreauarbeiter . .	350 220—485	4990	1176	13½—15½	12
50 a. Magdeburg-Halberstädter	—	—	. . . .	—	—	—	—	—
b. Magdeb.-Wittenbergesche	—	—	. . . .	—	—	—	—	—
c. Cöthen-Bernburger	—	—	. . . .	—	—	—	—	—
51 Mecklenburgische	1. S. 349	—	. . . .	—	2190	1098	10—17	11
52 Mohacs-Fünfkirchener	—	—	. . . .	—	—	—	—	—
53 Neisse-Brieger	—	—	. . . .	—	—	—	—	—
54 Niederländische Rhein-E.	—	—	. . . .	—	3614	1784	15,42—18,88	14
55 Niederschlesische Zweigbahn	—	—	. . . .	—	—	—	—	—
56 a. Oesterreichische nördliche b. Oesterreich. südöstliche c. Wien-Neu-Szönyer	—	—	. . . .	—	—	—	—	—
57 Oppeln-Tarnowitzer	—	—	. . . .	—	—	—	—	—
58 a. Pfälzische Ludwigsbahn b. Pfälzische Maximiliansb.	—	—	. . . .	—	—	—	—	—
59 Rheinische	—	—	. . . .	—	—	—	—	—
60 a. Südbahn, Oesterreichische b. Nordtiroler c. Venetianische u. Südtirol.	—	—	. . . .	—	—	—	—	—
61 Süd-Norddeutsche	—	—	. . . .	—	—	—	—	—
62 Taunus-Bahn	—	—	. . . .	—	—	—	—	—
63 Theiß-Bahn	—	—	. . . .	—	—	—	—	—
64 a. Thüringische	—	—	. . . .	—	—	—	—	—
b. Werra-E.	—	—	. . . .	—	—	—	—	—
65 a. Warschau-Wiener b. Warschau-Bromberger	—	—	. . . .	—	—	—	—	—

Abſchnitt G.

Stand der Beamten-Penſions- und Unterſtützungs-Kaſſe.

	I. Staatsbahnen.	430	431	432	433	434	435	436	437	
		Einnahme pro 1864.								
		Bestand am Schlusse des Jahres 1863.	Zinsen.	Einlagen der Betheiligten.	Zuschuß aus Gesellschafts- oder Staatsfonds.	Coursgewinn von Werthpapieren.	Außerordentliche Einnahmen (Strafgelder, Geschenke ꝛc.).	Ueberhaupt.	Pensionen a. an Beamte.	Pensionen b. an Wittwen.
		Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.
1	Badische	—*	—	—	—	—	—	—	—	—
2	Bayerische (u. gepcht. Zwgb.)	435 840	19 700	29 740	11 429	—	12 480	73 349	15 900	13 052
3	Braunschweigische	73 388	2 556	20 852	—	749	—	24 157	172	816
4	Hannoversche	—	—	—	—	—	—	—	—	—
5	Main-Neckar	8 228	338	—	406	—	691	1 435	—	—
6	Main-Weser	—*	—	—	—	—	—	—	—	—
7	Nassauische	—*	—	—	—	—	—	—	—	—
8	Preuß. Niederschles.-Märk.	362 115	16 209	27 544	6 363*	—	314	50 430	10 046	8 460
9	„ Ostbahn	277 767	13 496	20 855	13 080	L.R. 435	47 135	94 566	1 095	2 220
10	„ Saarbrücker(u.Trier)	55 856	2 566	8 043	2 233	341	67	13 250	216	465
11	„ Westfälische	125 684	5 088	7 848	3 435*	—	246	16 617	730	744
12	Sächsische östliche	246 305	10 147	17 284	7 506	—	1 770	36 707	1 844	6 081
13	Sächsische westliche									
14	Württembergische	134 512	6 067	13 423	1 114	—	1 791	22 395	738	625
	II. Privatbahnen									
	a) unter Staatsverwaltg.									
15	Aach-Düss. a. Aach.-Düsseld.	104 207*	4 716	7 224	2 550	218	2 143	16 851	1 626	1 433
	Ruhrorter b Ruhrort-Cref.	24 027	1 087	1 214	850	41	538	3 730	663	—
16	Bergisch-Märkische	223 112*	9 242	23 039	5 755	33	2 312	40 381	992	2 144
17	a. Löbau-Zittauer	28 943	1 255	2 469	2 398	—	—	6 122	—	—
	b. Zittau-Reichenberger	—*	—	—	—	—	—	—	—	—
18	a. Oberschlesische	—*	—	—	—	—	—	—	—	—
	b. Breslau-Posen-Glogauer	306 231	13 000	19 635	7 560	—	549	40 744	7 123	8 405
19	Stargard-Posener	76 378	3 508	4 556	3 300	—	120	11 484	1 703	1859
20	Rhein-Nahe-E.	34 252*	1 692	4 763	2 426	359	883	10 123	221	267
		4 226	231	692	808	140	—	1 871	—	—
21	Wilhelms-Bahn	81 112	3 286	3 946	3 000	1 427	68	11 727	893	437
	b) in Privatverwaltung.									
22	Aachen-Mastrichter	—	—	—	206	—	119	525	—	—
23	Albertsbahn	1 654*	66	—	—	—	103	169	—	—
24	Altona-Kieler	58 030	3 739	2 028	2000	—	10 943*	18 710	1 042	2 274
25	Aussig-Teplitzer	17 128	1 395	1 161	400	—	—	2 956	—	—
26	Bayerische Ostbahnen	109 452	6 175	13 530	14 286	—	1 472	35 463	321	532
27	Berlin-Anhaltische	208 429	8 746	15 181	5 687	L.R. 435	2 224	31 838	4 164	1 756
28	a. Berlin-Hamburger	279 047	12 967	9 565	5 000	364	2 992	30 888	1 645	4 092
	b. Hamburg-Bergedorfer	—	—	—	—	—	—	—	—	—
29	Berlin-Potsdam-Magdebrg.	62 379	2 775	6 168	1 600	160	—	10 703	5 963	1 872
30	Berlin-Stettiner a. Berlin-Stettin	147 067	6 990	9 265	2 160	—	1 725	20 140	2 367	2 612
	b. Stett.-Stargard	13 616	643	953	600	—	296	2 492	190	28
	c. Hinterpommer.	25 818	1 112	3 769	2 736	—	2 095	9 712	—	—
	d. Vorpommersche	11 881	587	5 875	3 656	—	1 775	11 893	—	—
31	Böhmische Westbahn	11 155	797	7 204	—	—	88	8 089	—	800
32	Breslau-Schweidnitz-Freib.	67 798	2 829	3 856	4 500	—	1 107	12 292	1 991	1 142

438	439	440	441	442	443	444	445	446	447		448	449	
Ausgabe pro 1864.									Im Jahre 1864 erhielten:				
									Pensionen				
Kinder-Erziehungsgelder.	Temporaire Unterstützungen.	Zurückerstattete Beiträge.	Coursverlust bei Werthpapieren.	Kur-, Verpflegungs- u. Beerdigungs-Kosten, Honorar für Aerzte u. dergl.	Sonstige Ausgaben (als Druck- u. Schreibkosten ꝛc.).	Ueberhaupt.	Bestand der Kasse ultimo 1864.	Zahl der Betheiligten.	a. invalide Beamte.	b. Beamten-Wittwen.	Erziehungsgelder.	temporaire Unterstützungen.	
Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.		Personen.		Kinder.	Pers.	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
t. R. 4376	10632*	732	—	7388	665	48 369	460 820	ca. 6000	129	742	t. R. 4676	961*	2
384	9516*	—	—	3962	—	14 850	82 695	5954	7	66	44	2122	3
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4
—	406	—	—	—	—	406	9 257	—	—	—	—	24	5
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7
2494	—	3397	—	—	270	24 667	387 878	1991	124	191	232	—	8
1200	408	3399	—	—	44541	52 863	319 470	1791	24	64	115	17	9
352	64	2755	—	—	21	3 873	65 233	645	4	13	25	2	10
886	—	590	—	—	5	2 955	139 346	801	12	26	93	—	11
287	79	949	887	—	204	10 331	272 681	2503	45	187	45	2	12 u. 13
219	144	1494	—	—	6	3 226	153 681	1753	12	37	67	11	14
921	50	502	—	—	917	5 449	115 609	410	14	29	85	2	15
—	—	35	—	—	242	940	26 817	132	2	—	—	—	
1113	—	3808	—	—	26	8 083	255 410	1587	15	47	97		16
—	—	58	—	—	66	124	34 941	88	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	17a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- b
1968	—	2413	283	50	—	20 242	326 733	1815	71	139	225	—	18
437	16	—	127	269	—	4 411	83 451	326	14	37	42	2	19
104	—	1058	—	—	16	1 666	42 709	352	2	8	9	—	20
—	—	24	—	—	—	24	6 073	86	—	—	—	—	
338	—	146	—	—	4	1 818	91 021	369	12	17	33	—	21
—	—	—	—	325	—	325	—	—	—	—	—	—	22
—	—	—	—	—	—	—	1 823	—	—	—	—	—	23
72	257	—	—	120	3993	7 758	68 982*	436	12	63	38	2	24
—	34	—	—	—	—	34	20 050	75	—	—	—	—	25
t. R. 4376	—	146	—	—	—	999	143 916	1445	8	16	3	—	26
28	—	51	181	1078	403	7 661	232 606	1029	49	34	2	19	27
338	—	—	—	—	278	6 353	303 582	1110	28	118	16	—	28a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- b
75	—	101	—	200	17	8 228	64 854	737	77	54	14	—	29
—	—	339	—	—	119	5 437	161 770	527	19	34	—	—	30a
41	—	6	—	—	30	295	15 813	70	5	1	3	—	- b
—	—	203	—	—	50	253	35 277	309	—	—	—	—	- c
—	—	63	—	—	98	161	23 613	478	—	—	—	—	- d
—	67	67	—	—	—	934	18 310	297	—	1	—	1	31
t. R. 4376	28	926	—	—	429	4 516	75 574	542	32	29	36	—	32

	II. Privatbahnen. (Forts.)	430	431	432	433	434	435	436	437	
		Einnahme pro 1864.								
		Bestand am Schlusse des Jahres 1863.	Zinsen.	Einlagen der Betheiligten.	Zuschuß aus Gesellschafts- oder Staatsfonds.	Coursgewinn von Werthpapieren.	Außerordentliche Einnahmen (Strafgelder, Geschenke ꝛc.).	Ueberhaupt.	Pensionen a. an Beamte.	Pensionen b. an Wittwen.
		Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.
33	Brünn-Rossitzer	*	—	—	—	—	—	—	—	—
34	Buschtêhrader a. Kralup-Kladno b. Prag-Wejhybka c. Pferde-Bahn	36 255	2953	1344	851	—	51	5199	1869	1021
35	Frankfurt-Hanauer	18 107	845	1188	857	—	278	3168	81	269
36	Galizische Carl-Ludwig-B.	125 838	8006	10 825	6667	—	533	26 031	—	145
37	Glückstadt-Elmshorner	647	315	364	32	—	4030*	4741	467*	60
38	Graz-Köflacher	3016	228	1015	666	—	17	1926	—	—
39	Hessische Ludwigs-E.	48 242	2266	4573	4571	—	557	11 967	—	532
40	Homburger	—	42	365	571	—	340	1318	—	—
41	Kaiser Ferdinands Nordb.	893 067	44 460	28 534	16 666	—	1134	90 794	13 975	11 638
42	Kaiserin Elisabeth a. Kolom.-Bahn b. Pferde-Bahn	153 619	7678	15 205	15 205	6799	928	45 815	746	342
43	Köln-Mindener (u. Gießener)	332 018	16 336	22 909	7360	1417	3166	51 188	2155	423
44	Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	86 060	3922	4110	2800	1102	470	12 404	208	1390
45	Leipzig-Dresdener	130 197	6657	5675	—	—	5581	17 913	1926	5966*
46	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	2172	113	—	571	3	—	687	—	—
47	Lübeck-Büchener	21 447	819	853	—	—	358	2030	—	133
48	Lüttich-Mastrichter	—	—	—	—	—	—	—	—	—
49	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	117 972	*6847	5336	1000	—	2883	16 066	7248	4947
50	a. Magdeburg-Halberstädter	47 619	2997	7781*	—	—	2013	12 791	2408	838
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	65 012	3096	2309	600	—	1849	7854	257	622
	c. Cöthen-Bernburger	—*	—	—	—	—	—	—	—	—
51	Mecklenburgische	54 669	2530	1690	825	—	2231	7276	33	263
52	Mohacs-Fünfkirchener	—*	—	—	—	—	—	—	—	—
53	Neisse-Brieger	15 259	625	622	900	286	25	2458	440	178
54	Niederländische Rhein-E.	6213*	252	—	—	—	6925	7177	—	—
55	Niederschlesische Zweigbahn	26 428	1131	1336	1000	90	71	3628	190	10
56	a. Oesterreichische nördliche b. Oesterreich. südöstliche c. Wien-Neu-Szönyer	855 866	57 288	58 167	27 833	1776	377	145 441	12 478	7908
57	Oppeln-Tarnowitzer	13 602	529	1625	405	95	92	2746	36	74
58	a. Pfälzische Ludwigsbahn b. Pfälzische Maximiliansb.	110 948	5632	9187	5714	—	405	20 938	3822	600
59	Rheinische	126 985	6729	13 167	5718	—	6517	32 131	1653	2499
60	a. Südbahn, Oesterreichische b. Nordtiroler c. Venetianische u. Südtirol.	175 984	15 686	48 252	36 577	779	2907	104 201	2591	692
61	Süd-Norddeutsche	48 938	2379	4099	—	2275	—	8753	800	—
62	Taunus-Bahn	44 027	1811	1435	2286	—	706	6238	5283	s. R. 437a
63	Theiß-Bahn	139 814	7697	7511	—	1811	621	17 640	649	405
64	a. Thüringische	187 004	7995	7327	6000	1706	1527	24 555	1553	1856
	b. Werra-E.	30 739	1474	2970	2400	615	431	7890	—	168
65	a. Warschau-Wiener b. Warschau-Bromberger	77 666	3471	13 512	5472	3320	4244	30 019	—	1035

438	439	440	441	442	443	444	445	446	447		448	449	
Ausgabe pro 1864.									Im Jahre 1864 erhielten:				
									Pensionen				
Kinder-Erziehungsgelder.	Temporaire Unterstützungen.	Zurückerstattete Beiträge.	Coursverlust bei Werthpapieren.	Kur-, Verpflegungs- u. Beerdigungskosten, Honorar für Aerzte u. dergl.	Sonstige Ausgaben (als Druck- u. Schreibkosten 2c.).	Ueberhaupt.	Bestand der Kasse ultimo 1864.	Zahl der Betheiligten.	a. invalide Beamte.	b. Beamten-Wittwen.	Erziehungsgelder.	temporaire Unterstützungen.	
Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.		Personen.		Kinder.	Pers.	
—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	33
570	—	—	—	—	—	3460	37 994	173	28	14	40	—	34
—	—	66	—	—	—	416	20 859	145	2	8	—	—	35
—	193	365	—	—	1249	1952	149 917	802	—	2	—	3	36
—	—	184	—	40	35	786	4602	58	—	3	—	—	37
—	—	—	—	—	—	—	4942	53	—	—	—	—	38
—	—	—	140	—	—	672	59 537	ca.650	—	17	—	—	39
—	—	—	—	—	—	...	1318	—	—	—	—	—	40
2282	—	1445	—	—	—	29 340	954 521	1805	60	122	43	—	41
80	—	1953	—	—	—	3121	196 313	583	2	4	2	—	42
144	11 449*	—*	—	—	3193	17 364	365 842	3071	52	25	16	962	43
i. R. 437b	—	6	—	—	—	1604	96 860	457	7	49	—	—	44
457*	60	—	—	—	397	8806	139 304	550	21	118*	35*	1	45
—	—	—	—	—	—	—	2859	—	—	—	—	—	46
41	—	—	23	—	4	201	23 276	129	—	5	2	—	47
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	48
—	—	512	—	—	59	12 766	121 272	613	82	80	—	—	49
84	120	355	14	126	12	3957	56 453	339	26	20	27	5	50a
—	113	43	—	—	2	1037	71 829	258	4	15	2	14	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- c
31	—	—	—	—	1	328	61 617	101	1	7	3	—	51
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	52
20	—	84	—	78	19	819	16 898	88	5	7	6	—	53
—	868	—	—	—	—	868	12 522	—	—	—	—	8	54
—	—	235	—	—	5	440	29 616	163	6	1	—	—	55
252	1449	11 300	—	3193	698	37 278	964 029	1511	63	60	6	8	56
12	—	128	—	—	15	265	16 083	153	1	2	1	—	57
i. R. 437b	364	—	—	—	45	4831	127 055	887	6	62	—	37	58
313	487	31	—	2927	—	7910	151 206	1973	44	67	11	—	59
141	—	2293	—	—	—	5717	274 468	1397	24	12	11	—	60
—	321	—	—	—	—	1121	56 570	391	1	—	—	4	61
—	—	—	—	—	—	5283	44 982	168	24	37	—	—	62
—	—	1411	—	—	—	2465	154 989	714	—	4	—	7	63
60	—	102	—	—	142	3713	207 846	829	22	41	4	—	64a
—	—	23	77	—	33	301	38 328	369	—	4	—	—	- b
140	167	6180	—	—	4399	11 921	95 764	923	1	18	21	7	65

Statistische Berichte

und

Erläuterungen zu den Tabellen

für das

Betriebs-Jahr 1864.

I. Staatsbahnen.

1. Großherzogl. Badische Staats-Eisenbahnen.

I. Das **Bahngebiet** der Badischen Staatsbahnen ist gegen das Vorjahr unverändert geblieben. Dasselbe umfaßt nach den neuesten Messungen:

1. die Hauptbahn von Mannheim über Heidelberg, Bruchsal, Carlsruhe, Offenburg, Freiburg, Basel, Waldshut und Schaffhausen nach Constanz . . . . . 55,03 Meilen,
2. die Zweigbahnen: a) die Hafenbahn von Mannheim nach dem Rheinhafen, welche aber nur zum Gütertransport benutzt wird, von . . . . . 0,38 „
   b) von Heidelberg nach Mosbach . . . . . 7,05 „
   c) „ Durlach über Pforzheim nach Mühlacker . . . . . 5,17 „
   d) „ Carlsruhe nach Maxau (Rhein-Eisenbahn) . . . . . 1,26 „
   e) „ Oos nach Baden (gen. Baden-Baden) . . . . . 0,56 „
   f) „ Appenweier nach Kehl (Mitte der Rheinbrücke) . . . . . 1,83 „
   g) „ Basel nach Schopfheim (Wiesenthal-Bahn) . . . . . 2,95 „
   h) „ Waldshut bis zur Mitte der Rheinbrücke . . . . . 0,23 „

   zusammen 74,46 Meilen.

II. **Eigenthums-Verhältnisse.** Die Zweigbahnen von Carlsruhe nach Maxau und von Basel nach Schopfheim sind von Privat-Unternehmern gebaut, die Verwaltung und der Betrieb derselben aber vom Staate übernommen, welcher sich auch bei beiden Bahnen das Ankaufsrecht vorbehalten hat.

III. Ueber die Mitbenutzung der zweigeleisigen Strecke **Friedrichsfeld-Mannheim** Seitens der Main-Neckar-Eisenbahn enthält der Jahrgang 1862 der Statistik S. 1 spezielle Mittheilungen. Veränderungen hiergegen sind im Jahre 1864 nicht vorgekommen.

IV. **Beamten-Pensionskasse.** Für die Civilbeamten der Badischen Staatsverwaltung bestehen zwei Pensions- und Unterstützungskassen, wovon die eine die höheren Staatsbeamten (Staatsdiener), die andere die niederen Bediensteten (Subalterndiener) in sich schließt. Die Pensionen und Unterstützungen an frühere Beamte und Angestellte der Eisenbahn-Betriebsverwaltung hat letztere vom Jahre 1864 an aus den Betriebs-Einnahmen zu tragen (siehe Kol. 225).

Außerdem besteht noch ein Privat-Unterstützungs-Verein unter den bei der Post- und Eisenbahn-Verwaltung angestellten Subalterndienern, durch welchen beim Ableben eines Mitgliedes dessen Hinterbliebenen die Summe von 500 Fl. = 285 Thlr. 21 ½ Sgr. ausgezahlt erhalten.

V. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

zu Kol. 2b. Von diesen 10 Mitgliedern fungiren 3 für die Postverwaltung.

„ „ 122. Die vor den Material- und Arbeitszügen zurückgelegten 2249 Meilen sind hier nicht aufgenommen worden, weil für dieselben keine Bezahlung geleistet wird.

zu Kol. 166, 168—170. In den hier aufgeführten Summen ist auch das Gewicht der beförderten Eisenbahn- und sonstigen Fahrzeuge enthalten.

„ „ 170, 180c u. 184c. Die hier gemachten Angaben beziehen sich nicht nur auf Kohlen und Coals, sondern auch auf die in Wagenladungen zur Beförderung gekommenen Güter.

„ „ 177b. Dies ist das Gewicht der beförderten Hunde.

„ „ 185. Ausschließlich der frachtfrei beförderten Dienstgüter hat jeder Zoll-Centner Gut durchschnittlich 10,18 Meilen durchfahren.

„ „ 202. Hierin ist auch die Einnahme für die beförderten Eisenbahn- und sonstigen Fahrzeuge enthalten (siehe Erl. zu Kol. 166, 168—170).

„ „ 218. Der Eisenbahn-Telegraph bildet einen Bestandtheil der Großherzogl. Staats-Telegraphen und wird zugleich mit diesen unterhalten.

„ „ 225. Hierin sind auch die Beiträge zum Pensions- und Unterstützungsfonds enthalten (siehe ad IV. dieses Berichts).

„ „ 316 u. 317. Die hier notirten Achsbrüche sind die bei eigenen und fremden Wagen vorgekommenen.

„ Abschnitt F. Bei der gänzlich verschiedenen Organisation der Badischen Staatsbahnen von derjenigen der meisten übrigen Deutschen Eisenbahnen ist es nicht möglich, die Kolonnen dieses Abschnitts auszufüllen. Es sind deshalb die Beamten und Bediensteten, sowie deren Besoldungen in der folgenden Nachweisung ersichtlich gemacht:

I. Central-Verwaltung.

	Gehalt von	Gehalt bis
	Thlr.	
1 Direktor (zugleich für den Postdienst)	—	2000
1 Mitglied des Handels-Ministeriums als Stellvertreter des Direktors (zugleich für den Postdienst) Funktionsgehalt	—	229
7 Kollegial-Räthe, wovon 2 zugleich für den Postdienst	800	1314
3 Büreau-Vorsteher (zugleich für den Postdienst)	914	1029
2 Eisenbahn-Transport-Inspektoren	800	914
1 Hochbau-Inspektor	—	800
1 Sekretär	—	571
10 Revisoren	571	800
1 Registrator	—	743
1 Expeditor (zugleich für den Postdienst)	—	800
1 Kanzlist	—	514
1 technischer Assistent	—	514
2 Sekretariats-Assistenten	400	457
18 Revisions-Assistenten	343	514
10 Assistenten für das technisch-statistische Büreau	343	514
2 Zeichner, wovon 1 zugleich für den Postdienst	429	629
2 Registratur-Assistenten (1 zugleich für den Postdienst)	343	486
1 Expeditur-Assistent (zugleich für den Postdienst)	—	429
5 Diurnisten	257	343
1 Billet-Drucker	—	457
2 Drucker-Gehilfen	—	229
3 Kanzleidiener	257	329

II. Bezirks-Verwaltung.

	Gehalt von	Gehalt bis
	Thlr.	
11 Amtsvorstände, wovon 7 zugleich für die Post und 3 zugleich Kassirer	914	1257
1 Vorsteher der Eisenbahn-Hauptwerkstätte und des Hauptmagazins	—	857
6 Bezirks-Ingenieure, wovon 1 zugleich Amts-Vorsteher	571	914
2 Güter-Verwalter	686	800
1 Bevollmächtigter in Straßburg	—	857
6 Eisenbahn-Verwaltungsbeamte, wovon 4 zugleich Kassirer	629	943
7 Kassirer, wovon 2 zugleich für die Post	543	857
6 Bahnverwalter, wovon 5 zugleich für die Post	457	571
8 Ingenieur-Assistenten	343	486
25 Kassen- und Kanzlei-Gehülfen	209	457
18 Güter-Expeditoren	400	571
41 Eisenbahn-Expeditoren, wovon 26 zugleich für den Postdienst und 1 Materialienverwalter und Bahnhof-Aufseher	343	514
63 Billet-Ausgeber für die kleineren Stationen, wovon 59 zugleich Bahnwärter und 2 zugleich Posterpeditoren und Bahnwärter	71	171
156 Expeditions-Gehilfen für Personen-, Gepäck- und Gütertransportdienst	229	457
7 Werkmeister	571	914
12 Werkführer, wovon 1 zugleich Materialienverwalter und Bahnhof-Aufseher und 1 Lokomotivführer	343	571
5 Werkschreiber	229	286
11 Materialienverwalter (7 zugleich Bahnhof-Aufseher, 1 Bahnhof-Aufseher und Expeditor und 1 Bahnhof-Aufseher und Werkführer)	400	686
1 Wiegemeister	—	343
1 Material-Verwaltungs-Diener	—	343
1 Material-Verwaltungs-Schreiber	—	293
16 Bahnhof-Aufseher (7 zugleich Materialienverwalter, 1 Materialienverwalter und Expeditor und 1 Materialienverwalter und Werkführer)	343	514
1 Aufseher der Kyanisir-Anstalt		514
98 Lokomotivführer und Reserveführer (1 zugleich Werkführer)	571	800
98 Heizer und Reserveheizer	372	457
33 Zugmeister	457	686
118 Kondukteure	372	572
101 Wagenwärter und Gehilfen	372	514
55 Packer und Büreaudiener	229	329
28 Portiers	186	257
31 Bahnmeister	343	514
887 Bahnwärter und Weichenwärter	171	243

	Tagelohn von Sgr.	bis Sgr.
251 Magazin- und Bahnhofarbeiter (zu 365 Arbeitstagen à 11 Stunden)	7	24
379 Werkstätten-Arbeiter (300 Arbeitstage à 11 Stunden)	14	34
279 Güterarbeiter (365 Arbeitstage à 11 Stdn.)	11	34
43 Maschinenputzer „ „ „ 11 „	16	21
33 Wagenputzer (365 Arbeitstage à 11 Stunden)	11	24
843 Bahnunterhaltungs-Arbeiter (300 Arbeitstage à 11 Stunden)	9	34
30 Güterbegleiter (Tagelohn und Fahrgebühren) jährlich 208—313 Thlr.		

Zu Kol. 430—449. Wegen der Pensionskasse ist bei No. IV. dieses Berichts das Nähere angegeben.

2. Königl. Bayerische Staats-Eisenbahnen.

I. **Rechnungs-Periode.** Das Rechnungs- und Betriebsjahr umfaßt nicht die Periode des Kalenderjahres, sondern beginnt mit dem 1. Oktober. Die vorliegenden statistischen Notizen beziehen sich auf den Zeitraum vom 1. Oktober 1863 bis ult. September 1864.

II. Das **Bahngebiet** umfaßte ult. 1864 folgende Linien:

A. die Ludwigs-Südnordbahn, und zwar:

1) die Hauptbahn von Lindau über Augsburg, Nördlingen, Nürnberg und Hof bis zur Bayerisch-Sächsischen Grenze . . . . . 74,85 Meilen;

2) folgende Abzweigungen:

a) von Nördlingen bis zur Bayerisch-Württembergischen Grenze . . . . . 0,49 „
welche am 3. Oktober 1863 dem Betriebe übergeben wurde;

b) von Fürth bis zur Fürther Kreuzung . . . . . 0,28 „

c) die Verbindungsbahn von Lichtenfels bis zur Herzogl. Sächsischen Grenze bei Ebersdorf 1,05 „
(die Fortsetzung von Ebersdorf bis Coburg von 1,67 M. ist von der Königl. Bayerischen Staats-Eisenbahn-Verwaltung für Rechnung der Werra-Eisenbahn-Gesellschaft gebaut worden);

B. die Ludwigs-Westbahn von Bamberg über Würzburg bis zur Kurhessischen Grenze bei Kahl 27,29 „

C. die Maximiliansbahn, und zwar:

1) die Hauptbahn von der Landesgrenze bei Ulm über Augsburg, München und Rosenheim bis zur Landesgrenze bei Salzburg . . . . . 39,85 Meilen

2) die Zweigbahn von Rosenheim bis zur Tyroler Grenze bei Kufstein 4,25 „

zusammen . . . . . 44,10 Meilen;

D. die am 1. Juli 1864 eröffnete Strecke von Ansbach nach Würzburg (Fortsetzung der Zweigbahn Gunzenhausen-Ansbach) . . . . . 11,79 „

zusammen 159,85 Meilen.

Hiervon waren verpachtet:

1) von der Ludwigs-Südnordbahn

a) die Strecke von Hof bis zur Sächsischen Grenze . . . . . 1,54 Meilen
an die Königl. Sächsische Staats-Eisenbahn-Verwaltung;

b) die Strecke von Nördlingen bis zur Württembergischen Grenze von 0,49 „
an die Königl. Württembergische Staats-Eisenbahn-Verwaltung;

c) die Verbindungsbahn von Lichtenfels bis zur Herzogl. Sächsischen Grenze bei Ebersdorf von . . . . . 1,05 „
nebst deren Fortsetzung bis Coburg
an die Werra-Eisenbahn-Gesellschaft;

2) von der Ludwigs-Westbahn

die Strecke von Aschaffenburg bis zur Bayerisch-Hessischen Grenze bei Kahl von . . . . . 2,17 „
an die Frankfurt-Hanauer Eisenbahn-Gesellschaft.

zusammen . . . . . 5,25 „

Es verbleiben mithin im eigenen Betriebe . . . . . 154,60 Meilen.

Dagegen waren gepachtet:

1) folgende Zweigbahnen: a) von Pasing nach Starnberg . . . . . 2,79 Meilen,
b) „ Neuenmarkt nach Bayreuth . . . . 2,77 „
c) „ Gunzenhausen nach Ansbach . . . . 3,57 „
d) „ Hochstadt nach Stockheim . . . . . 3,25 „
e) „ Holzkirchen nach Miesbach . . . . 2,30 „
f) „ Neu-Ulm nach Kempten . . . . . 11,30 „

2) folgende im Betriebe der Maximiliansbahn befindliche Strecken:

a) von der Mitte der Donaubrücke (Landesgrenze) bis in den Bahnhof Ulm . . . . . 0,12 „
von der Königl. Württembergischen Staats-Eisenbahn-Verwaltung;

zu übertragen 26,10 Meilen ... 154,60 Meilen.

Uebertrag . . .	26,10 Meilen.	154,60 Meilen.
b) von der Grenze bei Kiefersfelden bis Kufstein . . . . . von der Oesterreichischen Südbahn-Gesellschaft;	0,29 „	
c) von der Grenze bei Salzburghofen bis Salzburg . . . . . von der Gesellschaft der Kaiserin Elisabeth-Bahn	0,75 „	
zusammen		27,14 Meilen.

Im Betriebe der Königl. Bayerischen Staats-Eisenbahn-Verwaltung befinden sich mithin . 181,74 Meilen, für welche sich mit Rücksicht auf die Eröffnungszeit der Strecke Ansbach-Würzburg (ad D. dieses Berichts) ein mittlerer Jahresdurchschnitt von . . . . . 172,88 „ berechnet.

III. **Pachtverhältnisse.** Für die gepachteten Bahnen und Bahnstrecken wird an Pachtzins jährlich gezahlt:

1) für die Pasing-Starnberger 50 000 Fl. (5 Proc. von 1 000 000 Fl. Baukapital) .	=	28 571 Thlr.
2) für die Neuenmarkt-Bayreuther 55 000 Fl. (5 Proc. von 1 100 000 Fl. Baukapital)	=	31 429 „
3) für die Gunzenhausen-Ansbacher 70 080 Fl. (ppr. 4 ½ Proc. von 1 560 000 Fl. Baukapital)	=	40 046 „
4) für die Hochstadt-Stockheimer 77 500 Fl. (5 Proc. von 1 550 000 Fl. Baukapital)	=	44 286 „
und außerdem für im Jahre 1864 gemachte Verwendungen 10 548 Fl.	=	6024 „
5) für die Holzkirchen-Miesbacher 50 000 Fl. (5 Proc. von 1 000 000 Fl. Baukapital)	=	28 571 „
6) für die Illerbahn (Neu-Ulm-Kempten) 175 000 Fl. (5 Proc. von 3 500 000 Fl. Baukapital)	=	100 000 „
7) für die Strecke von der Mitte der Donaubrücke bis Ulm 22 310 Fl. (4 Proc. von 557 765 Fl. Baukapital)	=	12 749 „
8) für die Strecke von Salzburghofen bis Salzburg 44 520 Fl. (ppr. 2 Proc. von dem vorläufig ermittelten Baukapitale von 1 813 830 Fl.)	=	25 440 „
zusammen		317 116 Thlr.

In dem vorstehend aufgeführten Pachtzinse der Bahnen ad 1 bis 6 sind gleichzeitig ½ Proc. zur Amortisation resp. Erwerbung derselben in das Eigenthum des Staats mitenthalten, wodurch das Baukapital der Neuenmarkt-Bayreuther Bahn im Jahre 1899, der Pasing-Starnberger im Jahre 1909, der Gunzenhausen-Ansbacher im Jahre 1912, der Hochstadt-Stockheimer im Jahre 1918, der Holzkirchen-Miesbacher im Jahre 1914 und der Iller-Bahn im Jahre 1915 amortisirt und die resp. Bahnen erworben werden.

Für die verpachteten Bahnstrecken erhält die Königl. Bayerische Staats-Eisenbahn-Verwaltung jährlich an Pacht:

1) von der Werra-Eisenbahn-Gesellschaft für die Strecke von Lichtenfels bis an die Herzogl. Sächsische Grenze und für die für Rechnung jener Gesellschaft gebaute Strecke von der Grenze bis Coburg (2 465 662 Fl. Baukapital)	=	63 428 Thlr.
2) für die Strecke von Hof bis zur Königl. Sächsischen Grenze von der Königl. Sächsischen Staats-Eisenbahn-Verwaltung 42 745 Fl. (4 Proc. von 1 068 630 Fl. Baukapital)	=	24 426 „
3) für die Strecke von Aschaffenburg bis zur Bayerisch-Hessischen Landesgrenze bei Kahl 32 033 Fl. (und zwar 3 Proc. von 1 044 957 Fl. und 1 ⅞ Proc. von 32 215 Fl. Baukapital von der Frankfurt-Hanauer, außerdem 1 ⅞ Proc. von 32 215 Fl. Baukapital von der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft)	=	18 304 „
zusammen		106 158 Thlr.

IV. Ueber die **Beamten-Pensionskasse** enthält der Jahrgang 1863 der Statistik S. 151 nähere Angaben. Veränderungen hiergegen sind im Jahre 1864 nicht vorgekommen.

V. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

zu Kol. 2. Von den hier aufgeführten Mitgliedern der General-Direktion fungiren ausschließlich für die Eisenbahnen 4 Räthe und 1 Assessor, während der General-Direktor und die übrigen Mitglieder für die vereinigten Verkehrs-Anstalten, als: Eisenbahnen, Post, Telegraphie und Dampfschifffahrt angestellt sind.

„ „ 86. Das hier aufgeführte Anlage-Kapital bezieht sich nur auf die ad II. 1a—f dieses Berichts (S. 169 unten) näher bezeichneten Zweigbahnen von 25,99 Meilen.

„ „ 111 u. 112. Die größte zulässige (Netto-) Belastung einer Güterwagen-Achse beträgt:
bei Wagen von 200 Ctrn. Tragkraft mit Achsen von 3,86" Durchmesser (in der Nabe) 175 Z.-Ctr.
„ „ „ 180 „ „ „ „ „ 3,86" „ „ „ „ 150 „
bei den übrigen Wagen mit Achsen von 2,93" Durchmesser (in der Nabe) . . . 70 „

„ „ 115. Hierin sind auch die Anschaffungskosten der Bahnpostwagen enthalten.

„ „ 119. Dies sind die Anschaffungskosten der in Kol. 107 aufgeführten „Trollwagen."

„ „ 120. Die hier aufgeführte Summe repräsentirt die Anschaffungskosten der Räder für Lokomotiven und Wagen.

„ „ 123 u. 124. Die Zahl der beförderten Züge nach den verschiedenen Gattungen und der in denselben befindlichen Wagen-Achsen kann nicht angegeben werden, weil die Bayerischen Staats- und die gepachteten Zweigbahnen ein Netz verschiedener, in der Frequenz sehr von einander abweichender Bahnstrecken bilden.

„ „ 129b. Dies sind Rußkohlen.

„ „ 132. Die hier gemachten Angaben beziehen sich auf Braunkohlen, gemischt mit Preßtorf.
Außerdem wurden zur Feuerung der Lokomotiven noch Rußkohlen, gemischt mit Preßtorf, ver-

wendet. Das zufällige Mischungs-Verhältniß war: 1 Zoll-Ctr. Rußkohlen auf 5,24 Z.-Ctr. Preßtorf; es wurden bei 17 409 Nutzmeilen 7787 Z.-Ctr. Kohlen verbraucht.

zu Kol. 133. Außer Stichtorf wurde auch noch Preßtorf zur Feuerung verwendet und bei 19 164 Nutzmeilen 103 785 Z.-Ctr. brutto und 94 497 Z.-Ctr. Preßtorf netto verbraucht.

„ „ 134. Diese Angaben beziehen sich auf Torf, gemischt mit Rußkohlen.

Ferner kamen zur Verwendung:

a) Stichtorf, gemischt mit Preßtorf.

Das zufällige Mischungs-Verhältniß war 1 Klafter Stichtorf auf 1,84 Z.-Ctr. Preßtorf und es wurden bei 6519 Nutzmeilen 1428 Klafter Stichtorf verbraucht.

b) Stichtorf, gemischt mit Preßtorf und Rußkohlen.

Das zufällige Mischungs-Verhältniß war 1 Klafter Stichtorf auf 5,44 Z.-Ctr. Preßtorf und 2,28 Z.-Ctr. Rußkohlen. Verbraucht wurden bei 3969 Nutzmeilen 510 Klafter Stichtorf.

„ „ 129c—135. Der Brennmaterial-Verbrauch der verschiedenen Maschinen-Gattungen pro Nutz- und Achsmeile (ein- und ausschließlich der Anheizungen und des Reservedienstes) ist aus nachstehender Tabelle ersichtlich:

Klasse der Maschinen.	Lieferung der Maschinen.	Verbrauch an:	Maaß oder Gewicht.	Verbrauch pro Nutzmeile brutto.	Verbrauch pro Nutzmeile netto.	Verbrauch pro Achsmeile brutto.	Verbrauch pro Achsmeile netto.
A.	I.	Rußkohlen	Z.-Pfd.	131,712	81,353	5,619	3,470
A.	II.	do.	„	137,643	89,189	5,269	3,427
A.	III.	Die Lokomotiven dieser Klasse werden nur zum Stationsdienst verwendet.					
A.	IV.	Stichtorf	Cbfß.	21,560	18,282	0,366	0,473
		Rußkohlen	Z.-Pfd.	193,161	156,945	6,385	5,180
		Stichtorf und . . .	Cbfß.	20,001	16,862	0,562	0,473
		Rußkohlen	Z.-Pfd.	17,051	14,715	0,502	0,413
		Stichtorf, ...	Cbfß.	21,610	17,172	0,573	0,449
		Preßtorf und . . .	Z.-Pfd.	5,065	5,065	0,139	0,139
		Rußkohlen	„	21,273	17,172	0,557	0,449
A.	V.	Stichtorf	Cbfß.	15,232	12,636	0,593	0,493
		Rußkohlen	Z.-Pfd.	134,797	101,257	5,743	4,314
		Stichtorf und . . .	Cbfß.	20,250	17,145	0,059	0,050
		Rußkohlen	Z.-Pfd.	16,586	15,764	0,047	0,045
		Stichtorf, ...	Cbfß.	18,578	15,460	0,566	0,471
		Preßtorf und . . .	Z.-Pfd.	2,522	2,522	0,071	0,071
		Rußkohlen	„	13,374	12,934	0,407	0,393
B.	I.	Rußkohlen	„	188,990	131,215	4,592	3,189
B.	II.	do.	„	255,846	202,220	3,439	2,718
B.	III.	Stichtorf und . . .	Cbfß.	21,368	18,250	0,363	0,310
		Rußkohlen	Z.-Pfd.	277,326	217,764	2,408	1,891
B.	IV.	Rußkohlen	Z.-Pfd.	274,854	232,334	3,040	2,557
B.	V.	Stichtorf	Cbfß.	24,203	19,343	0,423	0,339
		Preßtorf	Z.-Pfd.	365,547	304,597	6,551	5,458
		Rußkohlen	„	222,581	186,756	2,694	2,260
		Stichtorf und . . .	Cbfß.	23,090	19,912	0,387	0,334
		Preßtorf	Z.-Pfd.	23,803	20,167	0,399	0,335
		Stichtorf und . . .	Cbfß.	26,301	19,974	0,444	0,337
		Rußkohlen	Z.-Pfd.	25,789	15,034	0,435	0,253
B.	VI.	Stichtorf	Cbfß.	24,124	20,250	0,404	0,339
		Preßtorf	Z.-Pfd.	522,184	398,436	11,113	8,472
		Rußkohlen	„	214,569	171,849	5,217	4,178
		Stichtorf und . . .	Cbfß.	24,944	21,221	0,360	0,306
		Preßtorf	Z.-Pfd.	30,146	26,092	0,435	0,377
		Stichtorf und . . .	Cbfß.	21,102	17,122	0,461	0,374
		Rußkohlen	Z.-Pfd.	13,092	10 264	0,286	0,224
		Preßtorf und . . .	„	235,998	189,591	7,238	5,815
		Rußkohlen	„	44,729	34,501	1,371	1,058
		Stichtorf, ...	Cbfß.	10,225	8,376	0,299	0,245
		Preßtorf und . . .	Z.-Pfd.	108,651	83,793	3,183	0,245
		Rußkohlen	„	36,740	28,749	1,076	0,842
C.	I.	Rußkohlen	„	459,870	448,116	12,923	4,165
C.	II.	Preßtorf	„	577,690	533,173	8,224	7,590
		Rußkohlen	„	303,267	254,214	3,133	2,626
		Braunkohlen . . .	„	605,329	509,331	9,180	7,724
		Stichtorf und . . .	Cbfß.	12,213	11,489	0,302	0,285
		Preßtorf	Z.-Pfd.	49,981	42,374	1,243	1,053
		Preßtorf und . . .	„	26,736	23,304	0,660	0,401
		Braunkohlen . . .	„	563,545	489,247	9,697	8,419

Anmerkung. Die durch Klammern verbundenen Brennmaterial-Quantitäten wurden im Gemenge — ohne bestimmtes Mischungs-Verhältniß — verbraucht.

zu Kol. 136e. Dies ist der Durchschnittspreis pro 100 Z.-Pfd. Preßtorf.

„ „ 136f. Ebenso ist hier der Preis pro Cbfß. Model- und Stichtorf angegeben.

„ „ 150. Die eigenen Personen-, Gepäck- und Güterwagen haben nach Kol. 138, 141 und 143 auf den eigenen und auf fremden Bahnen zurückgelegt . . . . . 35 187 753 Achsmeilen.
Hiervon ab: die auf fremden Bahnen zurückgelegten . . . . . 1 364 241 „
verbleiben 33 823 512 Achsmeilen.
Mit Hinzurechnung der von fremden Wagen auf den Bayerischen Staatsbahnen zurückgelegten . . . . . 8 355 484 „
sind auf denselben von den Personen-, Gepäck- und Güterwagen . . . 42 178 996 Achsmeilen zurückgelegt worden. Eine Trennung nach den einzelnen Kategorien von Wagen ist nicht vorgesehen.

„ „ 173a. Dies sind Militairdienst-Güter. Außerdem wurden zu den neuen Staatsbahnlinien 1 538 156 Z.-Ctr. Baumaterialien befördert, die dafür zu entrichtende Fracht von 121 358 Thlrn. aber nicht den übrigen Einnahmen hinzugerechnet, sondern nur in „Vormerkung" genommen.

„ „ 210. In dieser Summe sind 106 158 Thlr. Zins für verpachtete Bahnstrecken enthalten.

„ „ 211—259. Die hier aufgeführten statistischen Nachrichten beziehen sich auf die sämmtlichen, unter der Königl. Bayerischen Staats-Eisenbahn-Verwaltung stehenden Staats- und Privat-Eisenbahnen (siehe ad II. dieses Berichts).

Mit Ausschluß dieser Privatbahnen (Kol. 11b der Tabellen), also nach Abzug der in Kol. 210 mitenthaltenen 106 158 Thlr. von den Einnahmen und der in Kol. 254 aufgeführten 317 116 Thlr. Zins für gepachtete Bahnen von den Ausgaben, berechnen sich die Finanz-Ergebnisse ad Kol. 211—259, welche lediglich auf den mittleren Jahresdurchschnitt von 145,76 Meilen der Staats-Eisenbahnen Bezug haben, wie folgt:

ad Kol. 211.	Summe aller Einnahmen	8 393 508	Thlr.
„ „ 212.	Durchschnittlich a) pro Meile Bahnlänge	57 584	„
	„ Kilometer Bahnlänge	7645	„
	b) pro Nutzmeile	9,49	„
„ „ 255.	Summe aller Ausgaben	4 230 154	„
„ „ 256.	Durchschnittlich a) pro Meile Bahnlänge	29 021	„
	„ Kilometer Bahnlänge	3853	„
	b) pro Nutzmeile	4,78	„
„ „ 259.	Der Ueberschuß beträgt: a) überhaupt	4 163 354	„
	b) pro Meile Bahnlänge	28 563	„
	„ Kilometer Bahnlänge . . .	3792	„

„ „ 217. Hierin sind auch die Unterhaltungskosten der Speisevorrichtungen enthalten.

„ „ 225. Ebenso hier die Kosten für die Beleuchtung der optischen Signale.

„ „ 236. Dies sind die Kosten der Werkzeuge und Requisiten.

„ „ 237a—d. Hierin ist auch ein Theil der Erneuerungskosten der Transportmittel enthalten.

„ „ 239. Ebenso hier die Beleuchtungskosten der Stationen.

„ „ 243. Desgl. hier die gezahlten Pensionen, Alimentationen, Umzugsgebühren ꝛc.

„ „ 259a. Mit Hinzurechnung des gegen das Vorjahr sich ergebenden Materialmehr-Vorraths von 112 931 Thlrn. und der für Beförderung der Betriebsdienst- und Baugüter vorgemerkten 121 358 Thlr. (siehe Erläuterung zu Kol. 173a) würde sich der Ueberschuß um 234 289 Thlr. erhöhen.

„ „ 259c. Das Gesammt-Anlage-Kapital der Königl. Bayerischen Staats- und unter Staats-Verwaltung stehenden Privat-Eisenbahnen (einschließlich der für Rechnung der Werra-Eisenbahn gebauten Strecke von der Grenze bei Ebersdorf bis Coburg) beträgt . 144 644 862 Fl. = 82 654 209 Thlr.
Werden hiervon die Anlage-Kapitalien der verpachteten Bahnstrecken (siehe ad II. dieses Berichts) von . . . 4 611 464 Fl. = 2 635 122 „
in Abzug gebracht, so verbleiben . . . . . 140 033 398 Fl. = 80 019 087 Thlr.,
welche der Berechnung des hier aufgeführten Procentsatzes, dem für die Staatsbahnen resultirenden Ueberschusse von 4 163 354 Thlrn. gegenüber (siehe Erläuterung zu Kol. 211 ꝛc.), zu Grunde gelegt sind. Mit Hinzurechnung der in der Erläuterung zu Kol. 259a erwähnten 234 289 Thlr. würde sich das Gesammt-Anlage-Kapital zu 5,49 Proc. verzinst haben.

„ „ 275. Die Betriebslänge der Bayerischen Staats- und unter Staats-Verwaltung stehenden Privatbahnen hat betragen im Jahre 1864 ... 181,740 M. überhaupt und im mittleren Jahresdurchschnitte 172,88 M.
„ „ 1863 ... 170,195 „ „ „ „ „ „ „ 165,84 „
mithin pro 1864 mehr . . . 11,545 Meilen und . . . . . 7,04 M.
Die Betriebslänge der Staatsbahnen im mittleren Jahresdurchschnitte betrug dagegen
im Jahre 1864 . . . . . 145,76 „
„ „ 1863 . . . . . 143,10 „
pro 1864 also mehr . . 2,66 M.

„ „ 280—284. Diese Vergleichung des Verkehrs und Ertrages bezieht sich auf die Staats- und unter Staatsverwaltung stehenden Privat-Eisenbahnen, deren mittlerer Jahresdurchschnitt 172,98 Meilen betragen hat (siehe Erl. zu Kol. 275).

Werden dagegen die Finanz-Resultate der Staats-Eisenbahnen (deren mittlerer Jahresdurchschnitt pro 1864 ... 145,76 M. betrug) mit denjenigen des Vorjahres verglichen, so ergeben sich:

ad Kol. 280.	Einnahme mehr	a) überhaupt	214 165	Thlr.	= 2,67	Proc.
		b) pro Meile Bahnlänge . .	426	Thlr.		
„ „ 282.	Ausgaben mehr	a) überhaupt	63 443	„	= 1,52	„
„ „ 283.	„ weniger	b) pro Meile Bahnlänge . .	96	„		
„ „ 284.	Ueberschuß mehr	a) überhaupt	150 722	„	= 3,76	„
		b) pro Meile Bahnlänge . .	522	„		

zu Kol. 299. Die Anzahl der bei den Unfällen ad Kol. 297 zerstörten oder beschädigten Betriebsmittel ist nicht speziell notirt.

„ „ 314—317. Die in den früheren Jahren an den Betriebsmitteln vorgekommenen Achsbrüche sind nur summarisch bekannt und deshalb in Kol. 317a aufgeführt.

zu Abschnitt F. Bei der gänzlich verschiedenen Organisation der Bayerischen Staatsbahnen von derjenigen der meisten übrigen Deutschen Bahnen und mit Rücksicht darauf, daß unter der Oberleitung der General-Direktion außer den Eisenbahnen und den Telegraphen auch die Post, die Bodensee-Dampf- und die Ludwigs-Kanalschifffahrt stehen, können die Kolonnen dieses Abschnitts nicht ausgefüllt werden.

Die Anzahl und die Gehalte der Beamten ꝛc. sind vielmehr in der hier folgenden Nachweisung ersichtlich gemacht:

I. Centralleitung (General-Direktion).

	Gehalt von	bis Thlr.
1 General-Direktor der Königl. Bayerischen Verkehrs-Anstalten	3428	—
8 General-Direktions-Räthe	1256	1372
1 Central-Kassirer	1256	1372
1 Assessor	914	1141
1 Regie- und Materialien-Verwalter	914	1141
1 Central-Kassen-Kontroleur	914	1141
14 Rechnungs-Kommissäre	684	800
5 Sekretäre	684	800
2 Registratoren	684	800
3 Offizianten und Kanzlisten	456	629
1 Material-Verwaltungs-Gehilfe	214	344
13 Kanzlei- und Registraturgehilfen (Diäten)	210	229
9 Büreau- und Kassendiener	256	312
1 Büreaudiener-Gehilfe	160	188

II. Allgemeine und Transport-Verwaltung.

	Gehalt von	bis Thlr.
5 Ober-Bahnamts-Vorstände (Ober-Inspekt.)	1256	1372
19 Bahnamts-Vorstände (Inspektoren)	914	1141
5 Bezirks-Kassirer	914	1141
5 Bezirks-Maschinenmeister	914	1141
28 Bahnamts- und Bahnhofsverwalter	684	800
5 Kassen-Kontroleure	684	800
5 Spezial-Kassirer	684	800
8 Maschinenmeister	684	800
57 Offizialen	456	629
7 Abtheilungs-Maschinenmeister	456	629
5 Obermaschinisten	286	456
156 Bahn-Expeditoren, Billet- und Gepäck-Expeditoren	286	456
15 Materialverwalter	286	456
156 Assistenten für den Abfertigungs- und Rechnungsdienst m. Emolumenten b. 75 Thlr.	229	400
88 Amts- und Kassengehilfen	214	344
47 Material-Verwaltungs- u. Magazinsgehilfen	214	344
62 Accessisten und Praktikanten	—	—
26 Kanzlei- u. Registraturgehilfen (Tagegelder)	210	229
20 Zeichner und technische Gehilfen (desgl.)	344	500
89 Ober-Kondukt. (incl. Dienstkleider-Beitrag)	320	400
33 Oberamts-, Stations- u. Wagenmeist. (desgl.)	320	400
5 Ober-Packer (desgl.)	320	400
225 Lokomotivführer und Maschinisten (desgl.)	320	400
46 Lokomotivführ.- u. Maschinisten-Lehrl. (desgl.)	256	312
246 Kondukteure (desgl.)	256	312
74 Stationsmeister und Packer (desgl.)	256	312
119 Wagenmeister (desgl.)	256	312
327 Stationsdiener (desgl.)	160	188
264 Wagenwärter-Gehilfen (desgl.)	160	188
333 Lokomotivheizer (desgl.)	160	188

III. Bau-Leitung und Bahn-Unterhaltung.

	Gehalt von	bis Thlr.
4 Räthe	1256	1372
1 Central-Kassirer	1256	1372
1 Assessor	914	1141
6 Bezirks-Ingenieure	914	1141
1 Ober-Geometer (incl. Reiseaversum)	—	828
1 Kassen-Kontroleur	684	800
2 Rechnungs-Kommissäre	684	800
23 Bezirks-Ingenieure	684	800
1 Geometer	—	728
1 Kanzlist	456	629
13 Abtheilungs-Ingenieure	456	629
21 Ingenieur-Assistenten u. Sektions-Ingenieure mit einem Reiseaversum zu 112 Thlrn.	286	456
1 Material-Verwalter	286	456
8 Rechnungsführer	229	400
4 Amts- und Buchhaltungs-Gehilfen	214	344
12 Material-Verw.- u. Magazins-Gehilfen	214	344
31 Kanzlei- u. Registratur-Gehilfen (Taggelder)	210	229
78 Zeichner u. technische Gehilfen (desgl.)	210	500
88 Bahnmeister (incl. Dienstkleidungs-Beitrag)	320	400
73 Sektionspartiere	320	400
23 Stationsdiener	160	188
615 Wechselwärter	160	188
1144 Bahnwärter	147	160

IV. Telegraphie.

	Gehalt von Thlr.	bis
1 Rath (zugleich Telegraphen-Amts-Vorstand)	1256	1372
1 Telegraphen-Ingenieur	914	1141
1 Telegraphen-Kassirer	914	1141
1 Kassen-Kontroleur	684	800
3 Betriebs-Ingenieure	684	800
1 Maschinenmeister	684	800
3 Offizialen	456	629
32 Ober-Telegraphisten	456	629
97 Assistenten (mit Emolumenten)	229	400
6 Kanzlei- u. Registratur-Gehilfen (Tagegelder)	210	229
5 technische Gehilfen (desgl.)	344	500
34 Telegraphenwärter (incl. Dienstkleidungs-Beitrag)	256	312
33 Stationsdiener incl. Dienstkleidungs-Beitrag)	160	188

Der Aufwand für dieses Personal betrug im Jahre 1864 im Ganzen:

1)	für die Centralleitung	34 929 Thlr.
2)	„ „ allgemeine und Transport-Verwaltung	871 487 „
3)	„ „ Bauleitung und Bahn-Unterhaltung	520 076 „
4)	„ „ Telegraphie	91 604 „
	Ueberhaupt	1 518 096 Thlr.

zu Kol. 439 u. 449. Es erhielten:

a	an fortlaufenden Unterstützungen	81 Personen	3 436 Thlr.
b	an temporären „	880 „	7 196 „
	zusammen	961 Personen	10 632 Thlr.

3. Herzoglich Braunschweigische Staats-Eisenbahnen.

I. Das **Bahngebiet** umfaßte ult. 1864:

1) die Hauptbahn von der Braunschweig-Hannoverschen Grenze über Braunschweig und Wolfenbüttel bis Oschersleben . . . . . 11,23 Meilen,

2) die Zweigbahnen a) von Wolfenbüttel über Börßum nach Harzburg . . . . . 4,43 „
b) von Börßum nach Kreiensen (Südbahn) . . . . . 8,05 „
c) von Jerxheim über Büddenstedt nach Helmstedt (Schöninger Bahn) . 2,91 „
d) von Büddenstedt nach dem Trendelbusche . . . . . 0,29 „
welche am 10. März 1864 in Betrieb gesetzt wurde.

zusammen 27,01 Meilen,

für welche sich mit Rücksicht auf die Eröffnungszeit der zuletzt genannten Zweigbahn ein mittlerer Jahresdurchschnitt von 26,93 Meilen berechnet.

Die im Bau begriffene Zweigbahn von Kreiensen über Stadtoldendorf nach Holzminden resp. der Preuß. Grenze von 6,20 Meilen wurde am 10. October 1865 dem Betriebe übergeben.

II. Die **Betriebsmittel** wurden im Jahre 1864 um 2 Lokomotiven, 3 sechsrädrige Personenwagen, 55 offene und 13 bedeckte vierrädrige Güterwagen vermehrt.

III. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

zu Kol. 15. Von der Hauptbahn wurde die Strecke bis Wolfenbüttel am 1. Dezember 1838 und von da bis Oschersleben am 16. Juli 1843 eröffnet; von den Zweigbahnen wurden eröffnet: a) Wolfenbüttel-Harzburg zuerst am 22. August 1840 und auf der ganzen Bahn am 31. Oktober 1841, b) Börßum-Kreiensen am 5. August 1856, c) Jerxheim-Helmstedt am 20. Juli 1858 und d) die Kohlenzweigbahn von Büddenstedt nach dem Trendelbusche am 10. März 1864.

„ „ 96d u. 100d. Außer den hier aufgeführten Wagen besitzt die Verwaltung noch gemeinschaftlich mit der Königl. Hannoverschen und der Köln-Mindener Verwaltung 36 Courierzug-Personenwagen, 12 Personenwagen mit Postcoupés und 27 Gepäckwagen, sämmtlich 6rädrig. Der Braunschweig'sche Antheil an diesen Wagen ist $^{23}/_{122}$ und beträgt 42 210 Thaler.

„ „ 121c. Dies sind die vor Extrazügen zurückgelegten Meilen.

„ „ 130c. Zur Feuerung der Lokomotiven sind 133 880 Ctr. Coaks und 289 626 Ctr. Steinkohlen, überhaupt 423 506 Ctr. brutto und 326 097 Ctr. netto verbraucht worden.

„ „ 177b. Dies ist das Gewicht der beförderten Hunde.

„ „ 217. Hierin sind auch die Unterhaltungskosten der Wasserstationen enthalten.

„ „ 230 u. 232. Dies sind die Kosten der verbrauchten Schmier- und Putzmaterialien; die für das Schmieren und Putzen gezahlten Arbeitslöhne sind in den Kol. 237 a—c mitenthalten.

„ „ 234. Hierin sind auch die Beleuchtungskosten der Telegraphen und Bahnhöfe enthalten.

„ „ 243. Ebenso hierin die Differenz zwischen gezahlter und empfangener Wagenmiethe.

„ „ 261—266. Dem Ueberschusse von . . . . . 1 214 714 Thlrn.
treten noch hinzu: 1) der Uebertrag aus der Rechnung von 1863 mit . . . . 1 131 000 „
2) die Erstattungen a) des Reservefonds mit . . . . . 50 000 „
b) des Erneuerungsfonds mit . . . . 3 343 „
und es ist die hieraus sich ergebende Summe von 2 399 057 Thlrn.

wie folgt verwendet:

a) für Neubaugegenstände	1 090 Thlr.
b) Zuschuß zum Erneuerungsfonds	737 085 „
c) „ „ Holzmindener Baufonds	440 000 „
d) an die Staatskasse abgeliefert	484 646 „
e) auf die Betriebsrechnung pro 1865 übertragen	736 236 „
Summe wie oben	2 399 057 Thlr.

zu Kol. 269a. Der bei dem Herzogl. Braunschweig'schen Leihhause zinsbar belegt gewesene Bestand des Reservefonds von 50 000 Thlrn. ist im Jahre 1864 erhoben und der Hauptkasse wieder zugeführt (siehe Erl. zu Kol. 261—266).

„ „ 345—347, 355, 356, 373 u. 388. Die hier aufgeführten Beamten werden täglich gelöhnt und es erhalten: die Bahn- und Hülfswärter 11—14 Sgr., die Weichensteller 12—15 Sgr., die Nachtwächter 12—14 Sgr., die Thorwärter 13—14 Sgr., die Feuerleute 15—20 Sgr. und die Güterfaktoren und Boten 18—20 Sgr. pro Tag.

„ „ 358. Auf den kleineren Stationen wird der Telegraphendienst von den in Kol. 350 u. 351 aufgeführten Beamten mitversehen.

„ „ 379 u. 380. Ebenso diese Funktionen von den in Kol. 349 bis 351 aufgeführten Beamten.

„ „ 391. Die Zeichner erhalten 20 Sgr. bis 1 Thlr. Diäten.

„ „ 417. Außerdem sind noch 3 Assistenten mit einem Gehalte von 225—450 Thlrn. angestellt.

„ „ 439. Hierin sind auch die gezahlten Kranken- und Sterbegelder enthalten.

4. Königl. Hannoversche Staats-Eisenbahnen.

I. **Rechnungs-Periode.** Das Rechnungs- und Betriebsjahr umfaßt nicht die Periode des Kalenderjahres, sondern beginnt mit dem 1. Juli. Die vorliegenden statistischen Notizen beziehen sich auf den Zeitraum vom 1. Juli 1863 bis ult. Juni 1864.

II. Das **Bahngebiet** der Hannoverschen Staatsbahnen umfaßte am Schlusse des Betriebsjahres 1864 folgende Linien:

1) von Hannover bis zur Braunschweigschen Grenze und von Hannover bis zur Schaumburg-Lippeschen Grenze	13,55	Meilen,
2) Löhne-Osnabrück 6,24 M. und Preuß. Grenze bei Salzbergen bis Emden 17,80 M., zus.	24,14	„
3) Lehrte-Celle-Uelzen-Lüneburg-Harburg	20,49	„
nebst der am 15. März 1864 dem Betriebe übergebenen Zweigbahn Lüneburg-Hohnstorf	2,13	„
4) Wunstorf-Verden-Bremen-Geestemünde 21,64 Meilen nebst der Zweigbahn Burg-Lesum-Vegesack 0,79 Meilen, zusammen	22,43	„
5) Hannover-Nordstemmen-Kreiensen-Kassel	22,09	„
mit der Zweigbahn Nordstemmen-Hildesheim-Lehrte	4,84	„
zusammen	109,67	Meilen.

Hierzu kommen noch die gepachteten Strecken

a) von der Grenze bei Bückeburg bis Minden 0,57 M.		
b) von Minden bis Löhne 2,75 M.	3,32	„
(Diese Strecke gehört zur Köln-Mindener Bahn und wird von Hannover nur mitbenutzt.) von der Köln-Mindener-Eisenbahn-Gesellschaft;		
c) von Osnabrück bis Rheine 6,17 M. und von Rheine bis zur Landesgrenze bei Salzbergen 0,78 M., zusammen	6,95	„
von Preußen resp. der Westfälischen Staatsbahn-Verwaltung.		
Mithin Gesammt-Betriebslänge	119,94	Meilen

à 7532 Meter = 121,75 Hannoversche Meilen à 7420 Meter.

Mit Rücksicht auf die am 15. März 1864 eröffnete Zweigbahn Lüneburg-Hohnstorf berechnet sich für die vorstehend aufgeführten Linien ein **mittlerer Jahresdurchschnitt** von . . . . . 118,44 Meilen.

Außerdem befinden sich noch im Betriebe:

a) eine Zweigbahn am Piesberge von	0,23	Meilen,
b) die Zweigbahn Geestemünde-Bremerhaven	0,53	„

welche aber nur für den **Güterverkehr** benutzt werden und deshalb in den vorliegenden statistischen Notizen unberücksichtigt geblieben sind.

Von der Betriebslänge von 119,94 Meilen liegen ca. 21 Meilen in den Nachbarstaaten.

III. **Auswärtige Bahnstrecken.** Welchen Staaten die außerhalb Hannovers belegenen, aber im Hannoverschen Betriebe stehenden Bahnstrecken angehören, ist in der Statistik pro 1860 S. 5 der Berichte mitgetheilt. Dort sind auch die Pachtverhältnisse und die Abrechnungen mit den Eigenthümern dieser Strecken erläutert.

Veränderungen sind in diesen Verhältnissen bis jetzt nicht eingetreten.

Die Herauszahlungen an die Eigenthümer haben pro 1864 betragen:

an Kurhessen für die Strecke von der Grenze bis Hafte	102 017 Thlr.
für Mitbenutzung des Bahnhofes in Kassel (abschläglich)	4 500 „
und für den Reservefonds dieser Strecke	2 188 „
zu übertragen	108 705 Thlr.

Uebertrag	108 705 Thlr.
an Schaumburg-Lippe für die Strecke von der Grenze bis Bückeburg	230 838 „
und für den Reservefonds dieser Strecke	5 310 „
an die Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft für die Strecke von der Lippeschen Grenze bis Minden 20,037 Thlr. und für die Mitbenutzung von Minden-Löhne 40000 Thlr., zusammen . .	60 037 „
an Preußen für die Strecke Osnabrück-Rheine-Grenze bei Salzbergen	119 136 „
an Bremen für die gemeinschaftlich gebauten Bahnstrecken Wunstorf-Bremen-Geestemünde und Burg-Lesum-Vegesack	174 867 „
zusammen	698 893 Thlr.

IV. Die **Betriebsmittel** wurden im Jahre 1864 um 5 Lokomotiven, 6 Personenwagen, 20 bedeckte und 47 offene Güterwagen vermehrt.

V. **Erläuterungen zu den Tabellen.**

zu Kol. 77—83 u. 85. Die Vertheilung des Anlage-Kapitals auf die einzelnen Bautitel kann nicht stattfinden, da das Anlage-Kapital der gepachteten Bahnstrecken nur summarisch bekannt ist.

„ „ 86 u. 87. Hierin ist auch das Anlage-Kapital der gepachteten Bahnstrecken mitenthalten und deshalb die Durchschnittssummen (Kol. 87) nach der Bahnlänge von 109,67 + 10,27 = 119,94 Meilen berechnet worden.

„ „ 96d u. 100d. Außer den hier aufgeführten Wagen besitzt die Hannoversche Verwaltung noch gemeinschaftlich mit den Köln-Mindener und Braunschweigschen Verwaltungen 36 Personenwagen, 12 Post- und Personenwagen und 27 Gepäckwagen. Der Hannoversche Antheil an diesen Wagen ist etwa ⅓ und beträgt 55 358 Thlr.

„ „ 114a u. 115a. Hierin sind die vorstehend aufgeführten 55 358 Thlr. (41 425 resp. 13 933 Thlr.) mitenthalten.

„ „ 123c u. 124c. Die Hannoverschen Bahnen bilden ein Netz verschiedener, in der Frequenz sehr von einander abweichender Bahnstrecken; es ist daher die Zahl der abgelassenen Züge und der in denselben befindlichen Wagenachsen nur summarisch bekannt.

„ „ 135. Bei Berechnung der Menge des Brennmaterials pro Achsmeile sind, wie in früheren Jahren, 200 Ctr. Torf = 100 Ctr. Steinkohlen = 100 Ctr. Coaks gerechnet worden.

„ „ 147c. Die gemeinschaftlichen Verbands-Personenwagen (siehe Erl. zu Kol. 96d) legten auf der Hannoverschen Staats-E. 260 846 Achsm., die gemeinschaftlichen Verbands-Gepäckwagen 137 218 Achsm. und Preuß. Postwagen 63 167 Achsm. zurück. Weil eine Trennung der von den fremden Personen-, Gepäck- und Güterwagen auf der Hannoverschen Staats-E. zurückgelegten Achsmeilen überhaupt nicht vorgesehen ist, so haben die vorstehend aufgeführten Achsmeilen hier ebenfalls mitaufgenommen werden müssen.

„ „ 150a. Aus dem in vorstehender Erläuterung angeführten Grunde sind hier die von den eigenen und fremden Personen-, Gepäck- und Güterwagen zurückgelegten Achsmeilen summarisch aufgeführt worden.

„ „ 176. Außerdem sind noch 2 794 Ladungen Pferde und 10 325 Ladungen Rindvieh ꝛc. befördert worden.

„ „ 178c. Die von den Personen zu ermäßigten Fahrpreisen zurückgelegten Meilen werden nicht notirt.

„ „ 181 Hierin sind auch die von dem Reisegepäck zurückgelegten Centnermeilen enthalten.

„ „ 208. Die hier aufgeführten 4 305 Thlr. sind die Differenz zwischen der Soll- und Ist-Einnahme, welche aus Differenzen in den Abrechnungen der verschiedenen Eisenbahn-Verbände entstanden ist.

„ „ 210, 211 u. 255. In diesen Summen sind auch die Einnahmen und Ausgaben des gesammten Telegraphen-Verkehrs enthalten, weil sich diejenigen des Eisenbahn-Telegraphen-Dienstes von denen des Staats-Telegraphen-Dienstes nicht trennen lassen. Die Brutto-Einnahme des Telegraphen-Dienstes hat 100 068 Thlr. und die Ausgaben, abgesehen von den allgemeinen Verwaltungskosten, 53 292 Thlr. betragen.

„ „ 220. Hierin sind auch die Unterhaltungskosten der optischen Telegraphen enthalten.

„ „ 221. Desgl. hier die Beleuchtungskosten derselben und diejenigen der Bahnwärterhäuser.

„ „ 235. Ebenso sind in dieser Summe 1 544 Thlr. Kosten der An- und Abfuhr der Güter von und nach den Bahnhöfen enthalten.

„ „ 236. Dies sind die Beiträge zu den gemeinschaftlichen Kosten der verschiedenen Eisenbahn-Verbände, welchen Hannover angehört.

„ „ 240. In Uebereinstimmung mit der Betriebs-Rechnung sind hier nur 4 351 Thlr. in Ausgabe und in Kol. 210 nur 60 560 Thlr. in Einnahme gestellt, wogegen die wirklich gezahlte resp. empfangene Wagenmiethe in Kol. 154 u. 155 ersichtlich gemacht ist.

„ „ 261a.

Werden von dem Betriebs-Ueberschusse von	3 137 489 Thlrn.
die Herauszahlungen an die fremden Eigenthümer mit	698 893 „
in Abzug gebracht (siehe ad III dieses Berichts), so verbleiben	2 438 596 Thlr.
Die Verzinsung der Eisenbahn-Anleihen erforderte	1 439 327 „
es verbleibt mithin ein Reingewinn von	999 269 Thlrn.

„ „ 275b.

Der mittlere Jahresdurchschnitt der im Jahre 1863 64 im Betriebe gewesenen Bahnlinien beträgt	118,44 Meilen,
im Vorjahre betrug derselbe	117,64 „
mithin pro 1864 mehr	0,80 Meilen.

zu Kol. 337. Hier sind auch die Abtheilungs-Ingenieure (Pos. 342) und die Betriebs-Inspektoren (Pos. 369) mitaufgeführt worden.

5. Main-Neckar-Eisenbahn.

I. **Verbindungsbahn Friedrichsfeld-Mannheim.** Von der zur Großherzogl. Badischen Staatsbahn gehörigen zweigeleisigen Strecke Friedrichsfeld-Mannheim (1,24 M.) wird das eine Geleise ausschließlich von der Badischen Staatsbahn, das andere dagegen als Verbindungsbahn mit der Main-Neckar-Bahn benutzt und nur durch das Transportmaterial der letzteren Bahn befahren. Die Main-Neckar-Bahnverwaltung erhält für die von ihr verwendeten Maschinen und Wagen nebst Fahrpersonal jährlich eine entsprechende Vergütigung von der Großherzogl. Badischen Eisenbahn-Verwaltung, wogegen letztere die Einnahmen aus dem Personen- und Güterverkehre dieser Strecke bezieht.

II. **Bahn-Anlagen.** Im Jahre 1864 wurden 7 439 Meter altes Geleis umgebaut und dazu 2 217 Stück Schienen neuen Profils und 9 304 Stück Schwellen verwendet. Es waren alsdann ult. 1864 nur noch 3 Meilen (auf beiden Hauptgeleisen zusammengerechnet) mit alten, niedrigen Schienen vorhanden.

III. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

zu Kol. 92, 97b, 99a, 101b, 103b u. 110. Diesen Durchschnittsberechnungen ist die Länge der eigenen Bahn von 11,62 M. u. diejenige der Verbindungsbahn Friedrichsfeld-Mannheim von 1,24 M. (siehe oben ad I) zu Grunde gelegt, weil letztere ebenfalls von den Transportmitteln der Main-Neckar-E. befahren wird.

„ „ 163. Außerdem wurden noch 331 Ctr. Militair-Gepäck und 1 Pferd befördert, wofür die Einnahme in Kol. 192f mitenthalten ist.

„ „ 164b. Freigewicht wird nur im direkten Verkehr mit dem Mitteldeutschen und Westdeutschen Verbande, der Französischen Ostbahn und den Oesterreichischen Bahnen zu 50 resp. 60 Pfd. gewährt; dasselbe wird aber nicht besonders notirt.

„ „ 175c. Außerdem wurden noch 25 Leichen transportirt.

„ „ 177. Das Gewicht der nach Stückzahl und in Wagenladungen beförderten Thiere wird nicht besonders notirt.

„ „ 201b. Dies ist die Gesammt-Einnahme für alle beförderten Eilgüter, Frachtgüter der Normal- und ermäßigten Klasse, Kohlen und Coaks, Eisenbahn- und sonstigen Fahrzeuge im Binnen- und direkten Verkehre. Eine spezielle Beantwortung der Fragen Kol. 199, 201—203, 205 u. 207 kann nicht stattfinden, weil die Buchführung der Main-Neckar-E. nach den vorliegenden Tabellen nicht eingerichtet ist.

„ „ 237a u. c u. 238. Die Reparaturkosten der Transportmittel können aus dem vorerwähnten Grunde ebenfalls nicht speziell angegeben werden; es repräsentiren die in Kol. 237 aufgeführten Summen die Kosten der Anschaffung und Unterhaltung der Ausrüstungsgegenstände der Lokomotiven, Tender und Wagen, wogegen die in Kol. 238 aufgeführte Summe die Reparaturkosten und die Anschaffungskosten der Betriebsmittel enthält.

„ „ 241. Dies sind Entschädigungen und „Rückersätze aus Revisionsbemerkungen und sonstigen Ursachen."

zu Abschnitt F. Die Organisation der Main-Neckar-Bahnverwaltung ist folgende: Unter der Oberleitung der Direktion fungiren drei Spezial-Bahnverwaltungen (für jedes Landesgebiet der betheiligten 3 Staaten) zu Frankfurt a./M., zu Darmstadt und zu Heidelberg. Dieselben sind besetzt mit 1 Bahn-Ingenieur, 1 Bahnverwalter, 1 Bahnverwaltungs-Kassirer, 1 Kanzlisten und 1 Diener. Direkt den Bahnverwaltungen untergeben sind das Werkstätten-, Expeditions-, Fahr- und Bahnunterhaltungs-Personal.

zu Kol. 336 u. 368. Die Oberleitung der Bahn- und Transport-Verwaltung geschieht durch Direktions-Mitglieder, weshalb hier keine Angaben gemacht sind.

„ „ 342. Dies sind die in der Erläuterung zu Abschnitt F gedachten Bahn-Ingenieure.

„ „ 369. Desgl. dies die „Bahnverwalter."

„ „ 384. Die hier aufgeführten Beamten versehen auch den Dienst der Stations-Vorsteher ꝛc. (siehe Kol. 349—352).

„ „ 412. Dies sind Bahnverwaltungs-Kassirer (cfr. Erläut. zu Abschnitt F).

6. Main-Weser-Bahn.

I. Ueber die Organisation der **Verwaltung**, ihre Geschäftsleitung des Westdeutschen Eisenbahn-Verbandes, über die mit der Kurfürst Friedrich Wilhelms Nordbahn gemeinschaftliche Strecke Kassel-Guntershausen (1,45 Meilen) nebst den Werkstätten und dem Materialien-Magazin in Kassel, sowie über die Verbindungsbahn zwischen den Bahnhöfen der Main-Weser, der Main-Neckar-, der Taunus- und der Frankfurt-Hanauer Eisenbahn zu Frankfurt a. M., die Personen- und Güterabfertigung der Homburger Eisenbahn auf dem Main-Weser-Bahnhofe zu Frankfurt, die Personenabfertigung der Köln-Gießener Bahn auf dem Main-Weser-Bahnhofe zu Gießen und die der Königl. Hannoverschen Südbahn auf dem mit der Kurfürst Friedrich Wilhelms Nordbahn gemeinschaftlichen Bahnhofe zu Kassel enthalten die Jahrgänge 1862 u. 1860 der Statistik (S. 8. u. 7) und die früheren Jahrgänge spezielle Mittheilungen.

II. **Bahn-Anlagen.** Auf Baukosten wurde die Fortführung des zweiten Geleises von Guntershausen bis Frankfurt a. M. im Jahre 1864 begonnen und zum größten Theile vollendet. Die hierdurch entstandenen Ausgaben zeigen sich in

der Erhöhung des Baukapitals. Näheres über die Ausführung dieses Baues wird erst nach der gänzlichen Vollendung im nächstjährigen Berichte mitgetheilt werden können.

Für die Bahn-Unterhaltung wurden auf dem Eisenwerk Jacobi, Haniel u. Huyssen zu Gute-Hoffnungshütte bei Sterkrade 3 178 064 Zollpfund alte Schienen umgewalzt. Für die hieraus mit einem Zuschuß von neuem Eisen gewonnenen 3 150 008 Zoll-Pfund = 144 847 Preuß. Fuß Schienen wurden franco bis zur Bahn 63 092 Thlr. 27 Sgr. 1 Hlr. verausgabt. Daneben wurden noch 2 098′ (Preuß.) Schienen von verschiedenen Fabriken für den Preis von 904 Thlrn. 15 Sgr. 3 Hlr. bezogen und aus den Vorräthen des Hauptmagazins für 8 907 Thlr. 26 Sgr. verwendet. Die zu den eingelegten Schienen erforderlichen Laschen (= 8050 Paare im Gewicht von 127 938 Z.-Pfd.) wurden für den Betrag von 4 221 Thlrn. 28 Sgr. 7 Hlr. von der Aktien-Gesellschaft Phönix zu Laar bei Ruhrort bezogen. Mit den angeschafften Schienen wurde, wie in früheren Jahren, in zusammenhängenden Strecken altes Geleis ausgewechselt und die dabei gewonnenen noch brauchbaren alten Schienen in Reserve genommen, um nach Bedarf zur Unterhaltung der verbliebenen alten Geleisstrecken verwendet zu werden. Bis zum Schlusse des Jahres 1864 sind als unbrauchbar aus den Geleisen 37,35 Proc. Schienen entfernt, also pro Jahr (14,57 Jahre) 2,56 Proc. Für den Ankauf von Schwellen stehen 37 049 Thlr. 1 Sgr. 11 Hlr. in definitiver Ausgabe.

Bis zum Schlusse des Jahres 1864 wurden 68,19 Proc. Schwellen als unbrauchbar aus den Geleisen entfernt, also jährlich durchschnittlich 4,68 Proc. Außerdem sind auf Kosten der Bahn-Unterhaltung Geleisverlängerungen auf mehreren Stationen angelegt worden.

Da die Main-Weser-Bahn einen Reservefonds nicht besitzt und die Kosten für Bahnunterhaltungs-Materialien und bauliche Veränderungen aus den gewöhnlichen Betriebs-Ausgaben bestritten werden, sind dieselben jetzt, nachdem die Bahn auf der ganzen Länge während 14,57 Jahren im Betriebe ist, höher als bei solchen Bahnen, bei welchen ein Reserve- oder Erneuerungsfonds besteht.

III. **Betriebsmittel.** Aus den Betriebs-Ueberschüssen wurden beschafft:

1) 3 Stück Güterzugs-Maschinen mit Tendern aus der Fabrik von Henschel und Sohn in Kassel,
2) 4 Stück Personenwagen I. u. II. Klasse aus der Fabrik von Cl. Reiffert in Bockenheim,
3) 46 Stück offene vierrädrige Güterwagen mit eisernen Untergestellen zu 200 Ctr. Tragkraft aus den Fabriken von Thielemann und Eggeno zu Kassel und Gastell und Harig in Mainz.

Für diese Anschaffungen wurden 120 932 Thlr. 28 Sgr. 4 Hlr. verausgabt.

IV. **Verkehrs-Verbindungen.** Hierüber, wie über die Benutzung der Personen- und Gepäckwagen in den Schnellzügen, enthalten die früheren Jahrgänge der Statistik spezielle Mittheilungen.

V. **Ausnutzung der Transportmittel.** Auf eine jede Güterwagen-Achse kam pro Meile ausschließlich ihrer Benutzung in Material-Zügen:

eine Belastung von 29,91 Ctr. u. eine Einnahme von 9,804 Sgr. im Jahre 1864,
„ „ „ 28,47 „ „ „ „ „ 10,010 „ „ „ 1863,
„ „ „ 27,76 „ „ „ „ „ 10,020 „ „ „ 1862.

Die leer gelaufenen Wagen betragen 28,9 Proc. der beladenen oder täglich 123 Achsen über die ganze Bahn. Dabei übersteigt der Verkehr nach Süden den nach Norden um 35,6 Proc.; es sind also viele Wagen mit nur theilweiser Beladung zurückgegangen.

Bei der geringeren Ausnutzung der Tragkraft (=46,3 Proc.) muß weiter noch berücksichtigt werden, daß der Transport der Einzelgüter zu dem der Rohprodukte in Wagenladungen sich wie 47,6 : 52,4 verhält.

Jede Achse von Personenwagen I. u. II. Klasse
war besetzt im Jahre 1864 mit 3,6 Personen und brachte ein 0,5274 Thlr.
„ „ „ „ 1863 „ 3,53 „ „ „ „ 0,5145 „

Jede Achse von Personenwagen III. Klasse
war besetzt im Jahre 1864 mit 5,54 Personen und brachte ein 0,4557 Thlr.
„ „ „ „ 1863 „ 6,09 „ „ „ „ 0,4931 „

VI. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

zu Kol. 13. Bei Berechnung der Tarife, bei Abtheilung der Bahn von 0,01 zu 0,01 Meilen und in allen sonstigen Beziehungen wird die geographische Meile, deren die Bahn 27 enthält, zu Grunde gelegt.

Von diesen Bahnmeilen kommen auf Kurhessen . . . . . 18,17 Meilen,
auf Großherzogthum Hessen . . . . . 8,01 „
auf die freie Stadt Frankfurt . . . . . 0,82 „
zusammen 27,0 Meilen.

„ „ 14. Die vollständige Herstellung des zweiten Geleises auf der ganzen Bahn wird im Jahre 1865 erreicht werden.

„ „ 90a u. b. Von diesen Beträgen sind 140 239 Thlr. zu Meliorationen der Bahn verwendet, während der Rest für Vermehrung der Betriebsmittel verausgabt wurde.

„ „ 96b u. d. Hierunter befindet sich ein Grädriger Salonwagen, welcher bei den Berechnungen ad Kol. 98, 99 u. 139 ausgeschlossen ist.

„ „ 100. Außerdem besitzt die Main-Weser-Bahn noch einen Antheil an den sechsrädrigen Packmeisterwagen des Mitteldeutschen Verbandes.

„ „ 122. Der Dienst der Lokomotiven auf der Verbindungsbahn zu Frankfurt a/M., sowie der Rangirdienst zu Kassel, Gießen und Frankfurt, zusammen 11 945 Stunden, ist hierunter nicht mitbegriffen.

Ebenso ist der Verbrauch bei diesen Leistungen — 11 945 Ctr. Steinkohlen — und die Ausgabe für dieselben mit 2977 Thlrn. in den Ausgaben ad Kol. 129, 135 u. 137 nicht, dagegen in Kol. 229 enthalten.

zu Kol. 124c. Die erstere Zahl bezieht sich auf die Anzahl der Wagen-Achsen in den Güter-, die zweite auf diejenigen in den gemischten Zügen.

„ „ 140. Die Post stellt bei einigen Zügen ihre eigenen Wagen ein, deren Achsmeilen hier angegeben sind. In anderen Zügen wird ihr Seitens der Verwaltung der Raum eines ganzen oder halben Wagens gestellt; die auf diese Weise zurückgelegten 21 962 Achsmeilen sind in Kol. 141 mitenthalten.

Es sind also 79 040 + 21 962 = 101 002 Achsmeilen für den Postdienst erforderlich gewesen.

„ „ 163. Hierin sind 3 080 Ctr. Gepäck der Auswanderer enthalten.

„ „ 164b. Freigepäck wird gewährt im Verkehr des Mitteldeutschen und Westdeutschen Verbandes, mit Ausschluß des in letzterem zur Abrechnung kommenden Verkehrs zwischen den Stationen der Main-Neckar-, der Hessischen Ludwigs- und der Taunusbahn einerseits und denen der Main-Weser-Bahn andererseits; ferner wird solches gewährt im Verkehr mit der Niederländischen Rhein-Eisenbahn und in dem mit verschiedenen Stationen der Bergisch-Märkischen und Köln-Gießener Bahn, nicht aber in dem mit der Nassauischen Staatsbahn und den nahe gelegenen Stationen der Köln-Gießener Bahn, ebenso nicht im innern Verkehr. Bei Benutzung der III. Wagenklasse im innern Verkehr wird indessen pro Person eine Traglast frei befördert.

„ „ 167, 180b, 184b u. 190b. Die zu Kol. 140 erläuterte Einrichtung gestattet die Notirung ꝛc. der Postgüter nicht. Außer den oben angegebenen für die Post erforderlich gewesenen 101 002 Achsmeilen kamen noch 1 208 Centner mit 13 558 Centnermeilen Eilgüter zum Transport, deren Ertrag in der Summe Kol. 200 mitenthalten ist.

„ „ 175b. Dies waren 4 Lokomotiven mit Tendern und 343 Stück neue Waggons.

„ „ 177b. Es waren dieses:

Pferde, zu deren Transport	806	Achsen Güterwagen,
größeres Vieh, zu dessen Transport . .	2503	„ „
kleineres „ „ „ „ . .	728	„ „

erforderlich waren.

„ „ 185 u. 186b. Die Betriebsdienst- und Baugüter, wovon zum Bau des zweiten Geleises große Massen auf kurze Entfernungen transportirt wurden, sind bei Berechnung dieser Durchschnittszahlen für den Güterverkehr außer Rechnung geblieben.

„ „ 204. Die Vergütung für die zum Bau des zweiten Geleises erforderlich gewesenen Transporte von Schienen, Schwellen u. s. w. wurde nicht pro Centner u. Meile, sondern pro Achsmeile und nach dem Satze der Selbstkosten (excl. Bahnrente) geleistet.

„ „ 210. Hierunter sind 21 495 Thlr. für Wagenmiethe enthalten, welche in dem Betriebsbericht als „uneigentliche Einnahme" von der correspondirenden Ausgabe von 76 003 Thlrn. in Abrechnung gebracht sind.

„ „ 239. Hierin sind auch die Erleuchtungskosten der Betriebslokale (Wartesäle ꝛc.) enthalten.

„ „ 243. Ebenso hier die Unterhaltungskosten der Werkzeuge und Maschinen in den Werkstätten.

„ „ 342. Im Laufe des Jahres war eine Stelle unbesetzt und wurde durch einen „Vikar" versehen. Die Bahnunterhaltung auf dem Gebiete der freien Stadt Frankfurt wird durch den Maschinenmeister daselbst geleitet.

Alsdann sind von den hier verzeichneten 5 Abtheilungs-Ingenieuren 4 gleichzeitig Bahnhofs-Vorstände, nämlich diejenigen zu Treysa, Marburg, Gießen und Friedberg.

„ „ 344. Hiervon sind 4 gleichzeitig Vorsteher kleinerer Stationen. Dieselben beziehen in solchen Fällen eine besondere Vergütung von 50—100 Thlrn., welche in dem angegebenen Gehalte nicht enthalten ist.

„ „ 349, 354, 356, 360, 361, 362, 379, 380, 381, 384, 385, 387, 390, 391, 392, 393 u. 396. Von den hier aufgeführten Beamten sind mit der Kurfürst Friedrich Wilhelms Nordbahn gemeinschaftlich:

2 Bahnhofs-Inspektoren,
7 Portiers,
2 Hülfs-Expedienten,
1 Materialien-Verwalter,
2 Kalkulatoren,
2 Materialien-Aufseher,
1 Expedient,
2 Billeteure,
2 Gepäck-Expedienten,
1 Gepäck-Expeditions-Gehülfe,
1 Güter-Expedient,
2 Güter-Expeditions-Gehilfen,
3 Wiegemeister,
1 Maschinenmeister,
2 Maschinen-Assistenten,
1 Buchführer,
2 Werkführer,
1 Pförtner,
1 Werkschreiber,
2 Rechnungs-Gehilfen und
2 Expedienten.

zu Kol. 350. Einer dieser „Bahnhofs-Verwalter" ist zugleich Bahnmeister.

„ „ 363. Hierunter sind die folgenden Bahnarbeiten begriffen:

1) für Bahnunterhaltung	116281	Tagewerke für	39312 Thlr.
2) „ Stationsarbeiten incl. Güterbodenarbeiter u. Gepäckträger	76921	„ „	35328 „
3) „ Arbeiten in den Materialverwaltungen	4394	„ „	2051 „
zusammen	197596	Tagewerke für	76691 Thlr.

„ „ 372—377. Neben freier Dienstkleidung, Meilengeldern ꝛc., welche in den angegebenen Gehaltssätzen mitenthalten sind, bezogen die hier aufgeführten Beamten an Uebernachtungsgeldern:

die Lokomotivführer	36 Thlr.
„ Feuerleute	29 „
„ Zugführer	59 „
„ Schaffner	34 „
„ Bremser	40 „

„ „ 375. Die 8 als Packmeister in den Verbänden fungirenden Beamten sind Schaffner und bei denselben mitaufgeführt.

„ „ 391. Von den hier aufgeführten Beamten sind 2 Assistenten der Maschinenmeister und 1 Zeichner.

„ „ 430—449. Eine Pensionskasse besteht nicht, die Beamten unterliegen vielmehr den für die Staatsdiener in den verschiedenen betheiligten Staatsgebieten geltenden Pensions-Vorschriften. Dagegen besteht eine auf volle Gegenseitigkeit gegründete Sterbekasse unter den Beamten, Dienern und Arbeitern der Bahn.

7. Herzogl. Nassauische Staats-Eisenbahn.

I. Das **Bahngebiet** der Nassauischen Staatsbahn ist gegen das Vorjahr unverändert geblieben. Dasselbe umfaßt:

a) die Hauptbahn von Wiesbaden über Oberlahnstein nach Wetzlar von	24,833	Meilen,
b) die Verbindungsbahn mit der Taunusbahn	0,234	„
zusammen	25,077	Meilen.

II. Die **Betriebsmittel** wurden um 4 Güterzug-Maschinen, 12 Personenwagen, 20 bedeckte und 181 offene Güterwagen vermehrt.

III. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

zu Kol. 15. Die Betriebs-Eröffnung der einzelnen Bahnstrecken fand in nachstehender Reihenfolge statt:

am 11. August 1856 Wiesbaden-Rüdesheim,
„ 1. Juli 1858 Lahnstein-Ems,
„ 9. Juli 1860 Ems-Nassau,
„ 22. Februar 1862 Rüdesheim-Lahnstein,
am 5. Juli 1862 Nassau-Limburg,
„ 14. Oktober 1862 Limburg-Weilburg und
„ 10. Januar 1863 Weilburg-Wetzlar.

„ „ 167. Das Gewicht der Postgüter wird nicht ermittelt, weil für die Beförderung derselben eine jährliche Vergütung von 14367 Thlrn. gezahlt wird.

„ „ 278. Aus dem vorstehend angeführten Grunde mußte das Gewicht der im Vorjahre beförderten Postgüter bei Vergleichung der Frequenz außer Ansatz bleiben und ermäßigte sich das im Jahre 1863 transportirte Quantum Güter daher auf 4316772 Z.-Ctr.

„ „ 363—367. Diese Angaben beziehen sich nur auf die Unterhaltung des Bahnkörpers und des Oberbaues.

„ „ 367 u. 401. Es sind hier die wirklichen Arbeitsstunden, abzüglich der Ruhestunden, angegeben.

„ „ 412—416. Eine Hauptkasse ist nicht vorhanden, indem die Herzogl. Staatskasse und Landesbank resp. deren Agenten, sowie die Herzogl. Recepturbeamten den Eisenbahn-Kassendienst mitversehen.

„ „ 430—449. Die Beamten-Pensions- ꝛc. Kasse ist erst neuerdings gebildet worden, so daß zur Zeit statistische Angaben über dieselbe nicht gemacht werden können.

8. Königl. Preuß. Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.

I. Ueber das **Bahngebiet** der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn und die Verwaltung der, in die vorliegenden Tabellen nicht aufgenommenen Verbindungsbahn zu Berlin enthält der Jahrgang 1862 der Statistik S. 10 und die vorhergehenden Jahrgänge das Nähere. Veränderungen hiergegen sind im Jahre 1864 nicht vorgekommen.

II. **Bahn-Anlagen.**

1) **Geleise.** Es wurden im Jahre 1864 . . . 22740 lfde. Ruthen Geleise und 29815 Stück Schwellen ausgewechselt.

2) **Stationsbauten.** In Berlin wurde im Jahre 1864 ein Stall- und Appartements-Gebäude an Stelle des alten und in Cöpenick ein Güterschuppen mit Pappdach erbaut. In Fürstenwalde wurde das Wasserstations-Gebäude durch einen massiven Anbau mit freistehendem Schornstein vergrößert und in Siegersdorf der Bau eines Stationsgebäudes aus Sandstein an Stelle des abgebrannten in Angriff genommen, welches jedoch, wie der in Hainau im Bau befindliche neue massive Güterschuppen, am Schluß des Jahres 1864 noch nicht vollendet war. In Breslau wurde die Hälfte des Wagenschuppens, unter Anlage einer Wasserleitung dahin, zur Unterbringung von 3 Lokomotiven eingerichtet, überhaupt auf mehreren Stationen verschiedene Erneuerungen und Verbesserungen ausgeführt.

3) **Bahn-Telegraph.** Die Sprech-Apparate der ersten Leitung, welche aus Zeiger-Apparaten nach dem Kramerschen Systeme bestanden, sind im Laufe des Jahres durch Morsésche Drucktelegraphen-Apparate, und die der zweiten

Leitung durch Morséſche Apparate, beſtehend aus Relais, Laufwerk, Schlüſſel, Galvanoscop und Stromwender erſetzt worden. Die dritte Leitung iſt ebenfalls mit Morséſchen Apparaten, unter Benutzung der Batterien der zweiten Leitung und unter Hinzufügung der zur Verſtärkung des Stromes erforderlichen Bunſenſcher und Meidingerſcher Elemente, beſetzt.

III. **Induſtrielle Anlagen.** Die beiden Coaks-Brennereien in Breslau und Finkenheerd ſind ſeit dem Jahre 1858 durch die veränderte Heizung der Lokomotiven außer Betrieb geſetzt.

Zur Ausführung der an Maſchinen und Wagen vorkommenden Unterhaltungs-Arbeiten befinden ſich in Frankfurt a. O. eine Central-Werkſtatt und in Berlin, Breslau, Sorau, Görlitz und Liegnitz Neben-Werkſtätten, in welchen im Jahre 1864 durchſchnittlich 848 Arbeiter, welchen 207 730 Thlr. Lohn gezahlt wurde, beſchäftigt waren. Der Werth der in dieſen Werkſtätten verarbeiteten Materialien beträgt pro 1864 zuſammen 261 099 Thlr.

IV. **Verkehr und Ertrag.** Der in Kol. 276 und 278 der Tabellen näher erſichtlich gemachten Zunahme des Verkehrs gegenüber haben ſich die Einnahmen aus dem Perſonenverkehre um 189 035 Thlr. und diejenigen aus dem Güterverkehre um 393 899 Thlr. gegen die correſpondirenden Summen des Vorjahres erhöht. Die Vermehrung der Einnahmen aus dem Perſonenverkehre iſt durch den Ertrag für Preußiſche und Oeſterreichiſche Militair-Beförderungen in Folge des däniſchen Krieges und durch Steigerung der Benutzung der III. und IV. Wagenklaſſe hervorgerufen. Die Mehr-Einnahme im Güterverkehre beruht im Allgemeinen auf Zunahme des Güterverkehrs, beſonders des Kohlen-Verkehrs.

V. **Verſicherungsweſen.** Die Verſicherung für Reiſegepäck, Equipagen, Vieh und Güter findet nach den Beſtimmungen des Betriebs-Reglements ſtatt. Die Garantie trägt die Bahnverwaltung ſelbſt und hat ſie ihrerſeits keinerlei Verſicherungen mit Verſicherungs-Geſellſchaften geſchloſſen.

VI. Außer der **Beamten-Penſionskaſſe** (Kol. 430—449 der Tabellen) beſteht noch eine Beamten-Sterbekaſſe mit 2241 Betheiligten und einem Beſtande von 18 343 Thlrn. ult. 1864.

VII. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

zu Kol. 2b. Außerdem war im Jahre 1864 an Stelle des Syndikus ein Hülfsarbeiter, Regierungs-Aſſeſſor, gegen 2 Thlr. täglicher Diäten beſchäftigt.

„ „ 76. Das Anlage-Kapital beſteht:

a) in Stamm-Actien	10 000 000	Thlr.
b) in Prioritäts-Actien zum Ankauf der früheren Berlin-Frankfurter Bahn	4 175 000	„
c) in Prioritäts-Obligationen	6 800 000	„
Summe des conceſſionirten Anlage-Kapitals	20 975 000	Thlr.
Davon ſind an die General-Staatskaſſe abgeführt	25	„
mithin verwendet	20 974 975	Thlr.

Aus Staatsfonds ſind bis ult. 1864 überwieſen:

a) zum Bau des zweiten Geleiſes	5 160 000 Thlr.	
b) zu baulichen Erweiterungen	1 482 880 „	
c) zur Vermehrung der Transportmittel	1 187 394 „	
zuſammen	7 830 274 Thlr.,	
wovon ult. 1864 noch Beſtand war	8381 „	
verbleiben		7 821 893 „
Ferner ſind aus den Betriebs-Ueberſchüſſen in den Jahren 1852 bis 1864 zur Erweiterung und Vervollſtändigung der Anlagen, ſowie zur Vermehrung der Transportmittel verwendet		4 419 613 „
Summe des bis ult. 1864 verwendeten Anlage-Kapitals		33 216 481 Thlr.

„ „ 83. Dies ſind die Anlage-Koſten der Central-Werkſtatt zu Frankfurt a. O.

„ „ 85. Hierin ſind 1 414 173 Thlr. für den Ankauf der Berlin-Frankfurter Bahn mitenthalten.

„ „ 88b. Dies ſind die in der Erläuterung zu Kol. 76 erwähnten Prioritäts-Actien.

„ „ 90a u. b. Dieſe Beträge ſind in den in Kol. 77—86 aufgeführten Summen bereits mitenthalten (ſiehe Erläuterung zu Kol. 76).

„ „ 93. Von den 174 Lokomotiven ſind 91 Stück gekuppelt und 83 Stück ungekuppelt; erſtere ſind ſämmtlich mit Expanſion, 47 Stück davon noch mit Kondenſation verſehen. Von den ungekuppelten 83 Maſchinen ſind 76 Stück mit und 7 Stück ohne Expanſion, 1 Lokomotive mit und die übrigen 82 Stück ohne Kondenſation verſehen.

„ „ 100a. Dieſe 22 Gepäckwagen werden nur bei Güterzügen benutzt.

„ „ 108. An Reſerve-Achſen ſind vorhanden:

a) für Lokomotiven

Triebachſen	46	Stück	von Eiſen	und	17	Stück	von	Stahl,
Laufachſen	31	„	„	„	59	„	„	„
Tenderachſen	68	„	„	„	20	„	„	„

b) für Wagen

350 Stück von Eiſen und 270 Stück von Stahl.

„ „ 121e. Die Lokomotiven haben als vorgelegte Reſervemaſchinen 44 096 Meilen zurückgelegt, welche in Kol. 121a bis c mitenthalten ſind.

„ „ 123d. Die Anzahl der abgelaſſenen Material- und Arbeitszüge wird nicht notirt.

zu Kol. 128a u. 130c. Hierin ist auch das beim Reserve- und Rangirdienst verbrauchte Brennmaterial mitenthalten.

Bei der Reduktion von Coaks auf Steinkohlen ist eine Tonne Steinkohlen = 360 Z.-Pfd. = 330 Z.-Pfd. Coaks gerechnet worden. Ausschließlich des Brennmaterials für den Dienst auf der Berliner Verbindungsbahn sind die in Kol. 130c aufgeführten Quantitäten Coaks und Steinkohlen, und zwar auf Steinkohlen reducirt, verbraucht. Der Durchschnitts-Verbrauch pro Nutzmeile beträgt deshalb brutto 206,528 Z.-Pfd. und netto 163,456 Z.-Pfd. Steinkohlen, oder 189,234 Z.-Pfd. resp. 149,835 Z.-Pfd. Coaks, gegen brutto 199,874 Z.-Pfd. und netto 155,735 Z.-Pfd. Steinkohlen oder 183,218 resp. 142,757 Z.-Pfd. Coaks im Vorjahre.

„ „ 137a. In diesem Betrage sind 37 408 Thlr. Selbstkosten für den Transport der Brennmaterialien auf der eigenen Bahn enthalten. Ausschließlich derselben würden die Kosten der verbrauchten Brennmaterialien 13,29 Sgr. pro Nutzmeile und 2,76 Pf. pro Achsmeile betragen.

„ „ 140. Die Postwagen, welche Eigenthum der Postverwaltung sind, haben auf der eigenen Bahn 460 067 Achsmeilen und auf fremden Bahnen 54 264 Achsmeilen zurückgelegt. Postwagen fremder Bahnen legten auf der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn 28 796 Achsmeilen zurück; es sind mithin von eigenen und fremden Postwagen auf der eigenen und fremden Bahnen überhaupt 543 127 Achsmeilen zurückgelegt worden.

„ „ 146. Hier sind die Achsmeilen der Postwagen nicht aufgenommen worden.

„ „ 151. Ebenso hier die auf fremden Bahnen zurückgelegten 54 264 Achsmeilen der Postwagen.

„ „ 166b, 168b, 169b, 170b u. 171b. Die hier besonders aufgeführten 58 059 Z.-Ctr. Eilgüter u. s. w. sind im „durchbrochenen Verkehr" (von Bahn zu Bahn) befördert worden. Bei Vertheilung derselben auf den direkten resp. Durchgangs-Verkehr würden auf ersteren ⅔ und auf letzteren ⅓ kommen.

„ „ 221. In dieser Summe sind auch die Kosten für Heizung, Erleuchtung und Reinigung der Empfangszimmer, der Stations-Büreau's, sowie für Erleuchtung und Reinigung der Bahn und der Bahnhöfe mitenthalten.

„ „ 263. Von den der Amortisation unterliegenden Stamm-Actien im ursprünglichen Betrage von . . . . . 10 000 000 Thlr.
sind vom Staate übernommen ⅓ mit . . . . . 1 437 500 Thlr.
und bis ult. 1864 amortisirt . . . . . 1 048 500 „ 2 486 000 „
Es verbleiben noch zur Verzinsung und Amortisation . . . . . 7 514 000 Thlr.
Hierfür sind im Jahre 1864 gezahlt:
a) an Zinsen . . . . . 302 294 Thlr.
b) an Amortisationsbeträgen . . . . . 86 700 „
zusammen 388 994 Thlr.

„ „ 267 ꝛc. u. 271 ꝛc. Besondere Reserve- und Erneuerungsfonds giebt es bei der Königl. Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn nicht. Es sind hier aber diejenigen, aus den Betriebs-Ueberschüssen entnommenen Ausgaben, welche in Folge von Elementar- oder Betriebs-Unfällen und diejenigen, welche für Ersatz von Schienen und Auswechselung von Schwellen, sowie für größere Ersatzstücke an Lokomotiven und Wagen entstanden sind, in den Kol. 269. u. 273 aufgeführt worden.

„ „ 433. Dies ist der Zuschuß, welchen der Staat jährlich mit 120 Thlrn. pro Meile Bahnlänge zur Pensionskasse leistet; derselbe beträgt für die Hauptbahn 6200 Thlr. und für die Berliner Verbindungsbahn 163 Thlr.

9. Königl. Preuß. Ostbahn.

I. Das **Bahngebiet** der Preuß. Ostbahn, welches sich gegen die beiden Vorjahre nicht verändert hat, besteht aus:

1) der Hauptbahn von Frankfurt a. O. über Bromberg, Dirschau und Königsberg i. Pr. bis zur Russischen Grenze bei Eydtkuhnen . . . . . 96,11 Meilen,

2) den Zweigbahnen:
a) von Bromberg über Thorn nach Ottoczyn . . . . . 8,35 „
b) von Dirschau nach Danzig . . . . . 4,14 „
zusammen 108,60 Meilen;

3) den Verbindungsbahnen:
a) zwischen dem Grenzbahnhofe Eydtkuhnen und dem Russischen Grenzbahnhofe Wirballen . 0,16 „
b) zwischen dem Grenzbahnhofe Ottoczyn und dem Russisch-Polnischen Grenzbahnhofe Alexandrowo, welche Strecke gemeinschaftlich mit der Warschau-Bromberger Bahn benutzt wird 0,57 „
überhaupt 109,33 Meilen.

II. **Bahn-Anlagen.**

1) **Bahnkörper.** Im Laufe des Jahres 1864 wurde das zweite Geleise auf den Bahnstrecken Driesen-Filehne u. Cüstrin-Landsberg-Zantoch vollendet und dem Betriebe übergeben. Auf der Bahnstrecke Elbing-Braunsberg wurden die Arbeiten für die Anlage des zweiten Geleises fortgesetzt und zu dem Behufe 98 Brücken und Durchlässe, sowie 1 Wegeunterführung, welche nur für ein Geleise ausgeführt waren, entsprechend verlängert.

Eine 4 Fuß weite Brücke mit eisernem Oberbau wurde bei dieser Gelegenheit ganz abgebrochen, in der Richtung geändert und 8 Fuß weiter wieder hergestellt. Es wurden ca. 6 Meilen Oberbau des zweiten Geleises fertig hergestellt; jedoch konnte wegen des sehr nassen Sommers und Herbstes und wegen der dadurch bedingten ungenügenden Consolidirung der Dämme keine der Strecken zum Winter dem Betriebe übergeben werden. Ueberhaupt sind die Geleise gegen das Vorjahr um 11,80 Meilen vermehrt worden.

Wie in den früheren Jahren wurde im Jahre 1864 wiederum eine Anzahl hölzerner verfaulter Brücken und Durchlässe unter den Parallelwegen und Wege-Uebergangsrampen massiv hergestellt.

Die Anpflanzungen auf der Strecke zum Schutze gegen Schneeverwehungen, sowie zur Einfriedigung der Bahn überhaupt sind im Jahre 1864 bedeutend erweitert worden.

2) **Stationsbauten.** Auf dem Bahnhofe Kreuz wurden der Umladeperron neben dem Güterschuppen mit einer Halle von 122½ Fuß versehen, 2 Beamten-Wohnhäuser mit Stallungen erbaut und die alte Wasserstation durch einen massiven Anbau vergrößert. Auf dem Bahnhofe Schneidemühl wurde ein neuer Lokomotivschuppen von 2 Ständen vollendet, der alte Güterschuppen dem Empfangsgebäude gegenüber translocirt und durch einen zweistöckigen, 39½′ langen und 29½′ breiten massiven Anbau vergrößert; das Stallgebäude auf diesem Bahnhofe wurde neben den Güterschuppen-Anbau versetzt und hat einen Anbau erhalten. Außerdem wurden noch mehrere Umbauten und Vergrößerungen dieses Bahnhofs zur Ausführung gebracht.

Auf dem Bahnhofe Kotomierz ist ein massiver Güterschuppen von 452½ Fuß Grundfläche neu erbaut worden und der Bodenraum des Güterschuppens in Eydtkuhnen durch einen weiteren Anbau um 1575□ Fuß und das Expeditionslokal um 236½□ Fuß erweitert worden.

Sodann sind auf den Bahnhöfen Thorn und Otloczyn Centesimalwaagen von je 450 Ctr. Tragfähigkeit nebst Waagehäuschen aufgestellt worden.

III. An **industriellen Anlagen** besitzt die Ostbahn eine Maschinenbau-Anstalt in Dirschau und eine Ziegelei in Kniebau bei Dirschau. Die Cementfabrik in Dirschau wurde im Jahre 1864 verkauft.

IV. Die **Betriebsmittel** sind um 30 Lokomotiven, 77 vierrädrige Lastwagen, 21 vierrädrige und 6 sechsrädrige Arbeitswagen vermehrt worden.

V. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

zu Kol. 15a. Die einzelnen Bahnstrecken wurden an folgenden Tagen dem Betriebe übergeben:

am 27. Juli 1851 Kreuz-Bromberg,
„ 6. August 1852 Bromberg-Danzig,
„ 19. Oktober 1852 Marienburg-Braunsberg,
„ 2. August 1853 Braunsberg-Königsberg,
„ 12. Oktober 1857 Dirschau-Marienburg (einschließlich der Weichsel- u. Nogatbrücken),
am 12. Oktober 1857 Frankfurt a. O.-Kreuz,
„ 6. Juni 1860 Königsberg Stallupönen,
„ 15. August 1860 Stallupönen-Eydtkuhnen,
„ 24. Oktober 1861 Bromberg-Thorn,
„ 4. Dezember 1862 Thorn-Otloczyn.

„ „ 79f. Von dieser Summe kommen auf den Bau der Weichsel- und Nogatbrücken bei Dirschau 5 080 948 Thlr.

„ „ 87. Ausschließlich des in vorstehender Erläuterung erwähnten Baukapitals der Weichsel- und Nogatbrücken beträgt das Anlage-Kapital 371 175 Thlr. pro Meile und 49 280 Thlr. pro Kilometer Bahnlänge.

„ „ 96d. Außerdem sind noch 2 sechsrädrige Salonwagen für Reisen fürstlicher Personen vorhanden.

„ „ 123d. Die Anzahl der abgelassenen Material- und Arbeitszüge wird nicht notirt.

„ „ 164b. Das gewährte Freigewicht wird ebenfalls nicht notirt.

„ „ 167. Die hier aufgeführten 309 Z.-Ctr. Postgüter sind auf der Strecke Bromberg-Alexandrowo befördert worden. Die außerdem beförderten Postgüter werden nicht notirt, weil für deren Beförderung Seitens der Postverwaltung eine Aversional-Summe gezahlt wird.

„ „ 173a. Außer den hier aufgeführten sind noch Baugüter mit besonderen Zügen, vor welchen die Lokomotiven 14 284 Meilen zurückgelegt haben, befördert, das Gewicht derselben aber nicht notirt worden.

„ „ 175c u. 205c. Dies sind die beförderten Militair-Fahrzeuge resp. die Einnahmen dafür.

„ „ 200. Hiervon kommen 70 Thlr. auf die in Kol. 167 aufgeführten, zwischen Bromberg und Alexandrowo beförderten Postgüter. Die verbleibenden 8578 Thlr. repräsentiren das für Beförderung der Postgüter auf den übrigen Strecken der Ostbahn gezahlte Pauschquantum.

„ „ 204. Dies ist die Einnahme für die mit besonderen Zügen beförderten Baugüter (siehe Erl. zu Kol 173a).

„ „ 259. Nach Abzug des Baukapitals der Weichsel- und Nogatbrücken von 5 080 948 Thlrn. (siehe Erl. zu Kol. 79f) würde sich das verbleibende Anlage-Kapital der Ostbahn von 40 580 647 Thlrn. mit 6,90 Proc. verzinst haben.

„ „ 267 ꝛc. u. 270 ꝛc. Ein besonderer Reserve- und Erneuerungsfonds besteht nicht, sondern es werden die bezüglichen Ausgaben aus den laufenden Betriebs-Einnahmen bestritten. Wären dergleichen Fonds vorhanden, so würden die betreffenden Ausgaben betragen haben:

a) beim Reservefonds

für Bahnanlagen (Kol. 269a) 1789 Thlr., für Betriebsmittel (Kol. 269b) 4440 Thlr.,

b) beim Erneuerungsfonds

für Bahnanlagen (Kol. 273a) 349 862 Thlr., für Betriebsmittel (Kol. 273b) 65 681 Thlr.

Ferner würden aus dem Ergänzungsfonds (bei Privatbahnen in dem Erneuerungsfonds enthalten) 134 892 Thlr. für Bahnanlagen ꝛc. und 22 097 Thlr. für Betriebsmittel gezahlt worden sein.

„ „ 344. Hier sind auch die Krahn- und Brückenmeister aufgeführt.

zu Kol. 345. Desgl. hier die Krahn- und Brückenwärter.
„ „ 357. Dies ist der Telegraphen-Inspektor, wogegen
„ „ 358. die Telegraphen-Aufseher hier aufgeführt sind.

10. Königl. Preuß. Saarbrücker Eisenbahn.

I. Ueber die **Verwaltung** der Saarbrücker und Saarbrücken-Trier-Eisenbahnen, sowie über die Betriebsleitung der angrenzenden Rhein-Nahe-Eisenbahn durch die „Königl. Preuß. Eisenbahn-Direktion zu Saarbrücken" ist das Nähere in dem Jahrgang 1861 der Statistik S. 10 enthalten. Veränderungen hiergegen sind auch im Jahre 1864 nicht vorgekommen.

II. Das **Bahngebiet** ist gegen die Vorjahre unverändert geblieben. Dasselbe umfaßt die in der Statistik pro 1863 Seite 163 näher beschriebenen Linien der

a) Hauptbahn von zusammen . . . . . 16,28 Meilen,
sowie b) die Zweigbahnen nach den Kohlenschächten ꝛc von zusammen . . . . . 2,33 „
überhaupt 18,61 Meilen.

Hierzu kommt noch die von der Französischen Ostbahn-Verwaltung gepachtete Strecke von der Französischen Grenze bis Forbach . . . . . 0,64 „
Mithin Gesammt-Betriebslänge 19,25 Meilen.

III. **Bahn-Anlagen.**

1) **Geleise.** Auf der Strecke Saarbrücken-Neunkirchen wurde die in den Vorjahren begonnene Auswechselung der 4" und 4¾" hohen Schienen gegen 5" hohe auch im Jahre 1864 fortgesetzt. Es sind 500 lfde. Ruthen 4¾" Geleise und 730 lfde. Ruthen 4" Geleise in 5" umgewandelt, sowie im Zusammenhange mit denselben 10 alte 4" Weichen im 5" umgeändert.

Mit der Erneuerung des Bettungs-Materials und der Schwellen wurde ebenfalls fortgefahren, namentlich auf den Strecken von Grube Sulzbach bis Grube Altenwald, auf dem Bahnhofe St. Johann-Saarbrücken und der Strecke Trier-Wasserbillig.

2) **Stationsbauten.** Im Jahre 1864 erfolgte der Umbau der Grubenstation Heinitz und die Vergrößerung der Bahnhöfe Dudweiler, Sulzbach und Friedrichsthal. Mit dem Umbaue der Grubenstationen Dechen und Reden wurde begonnen.

Auf dem Bahnhofe St. Johann-Saarbrücken wurde die neue Werkstätten-Anlage mit Maschinen ausgerüstet und mehrere Bauten vollendet und in Benutzung genommen.

IV. Die **Betriebsmittel** wurden um 50 vierrädrige bedeckte und 100 vierrädrige offene Güterwagen vermehrt.

V. Neben der **Beamten-Pensionskasse** (Kol. 430—449 der Tabellen) besteht noch eine aus den laufenden Beiträgen der Betheiligten gebildete Krankenkasse, welche bei Erkrankungen unentgeldliche ärztliche Hülfe, Arznei und den Arbeitern ein mäßiges Pflegegeld gewährt. Diese Kasse hatte ult. 1864 einen Bestand von 22 351 Thlrn. und nahmen an derselben ca. 465 Beamte und 1000 Arbeiter Theil.

VI. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

zu Kol. 2b. Hierunter befindet sich ein Hülfsarbeiter mit 600 Thlr. Gehalt.
„ „ 15. Die Betriebs-Eröffnung der einzelnen Bahnstrecken fand in nachstehender Reihenfolge statt:

am 15. September 1850 ein Theil und am 16. November 1850 die ganze Strecke Bexbach-Forbach (Saarbrücker E.),	am 16. Dezember 1858 Saarbrücken-Merzig, „ 26. Mai 1860 Merzig-Trier und „ 29. August 1861 Conz-Wasserbillig.

„ „ 81b. Hierin sind auch die Anlage-Kosten der Wärterbuden mitenthalten.
„ „ 145. Dies sind die von den Arbeitswagen auf fremden Bahnen zurückgelegten Achsmeilen.
„ „ 161. Von der Gesammtzahl der Reisenden sind auf Retour-Billets zu ermäßigten Preisen befördert worden:

in der I. Klasse	969 Personen
„ „ II. „	27 650 „
„ „ III. „	162 287 „
zusammen	190 906 Personen,

welche bei der Frequenz doppelt in Ansatz gebracht worden sind.

„ „ 167. Das Gewicht der beförderten Postgüter wird nicht besonders notirt, weil für deren Beförderung Seitens der Postverwaltung ein Pauschquantum gezahlt wird (siehe Kol. 200).
„ „ 170a u. b. Dies sind die aus den Saargruben beförderten Kohlen. Die außerdem zur Beförderung gekommenen Kohlen und Coaks sind in Kol. 169c enthalten.
„ „ 267 ꝛc. u. 270 ꝛc. Ein besonderer Reserve- und Erneuerungsfonds besteht nicht, sondern es werden die bezüglichen Ausgaben aus den laufenden Betriebs-Einnahmen bestritten. Wären aber dergl. Fonds vorhanden, so würden die betreffenden Ausgaben betragen haben:

a) beim Reservefonds

für Bahnanlagen (Kol. 269a) 1217 Thlr. und für Betriebsmittel (Kol. 269b) 556 Thlr.

b) beim Erneuerungsfonds

für Bahnanlagen (Kol. 273a) 90 312 Thlr. und für Betriebsmittel (Kol. 273b) 38 035 Thlr.

„ „ 360. Von den hier aufgeführten Beamten verwaltet der eine die Betriebs-Materialien und der andere die Werkstätten-Materialien.

zu Kol. 368, 371, 382, 383, 390, 396, 402 bis 423. Die in diesen Kolonnen aufgeführten Beamten fungiren gemeinschaftlich für die Saarbrücker und Rhein-Nahe-Eisenbahn.

„ „ 390. Der Ober-Maschinenmeister fungirt gleichzeitig für die Rhein-Nahe-Eisenbahn, wogegen der Maschinenmeister nur für die Saarbrücker Eisenbahn angestellt ist.

11. Königl. Preuß. Westfälische Eisenbahn.

I. Das **Bahngebiet** der Westfälischen Eisenbahn umfaßte ult. 1864 folgende Bahnstrecken:

a) die frühere Köln-Minden-Thüringer Verbindungs-Eisenbahn von der Preußisch-Kurhessischen Grenze bei Warburg bis Hamm . . . . . 17,95 Meilen,

b) die frühere Münster-Hammer Eisenbahn von Hamm bis Münster . . . . . 4,64 „

c) die Bahnstrecke von Münster bis Rheine . . . . . 5,12 „

d) von der Altenbeken-Holzmindener Eisenbahn die am 1. Oktober 1864 eröffnete Strecke von Altenbeken bis Höxter . . . . . 5,50 „

zusammen 33,21 Meilen.

Der Betrieb auf der Strecke von Warburg bis zur Kurhessischen Grenze . . . . . 0,61 „

ist an die Direktion der Kurfürst Friedrich Wilhelms Nordbahn verpachtet; es stehen daher im eigenen Betriebe . . . . . 32,60 Meilen,

für welche sich mit Rücksicht auf die Betriebs-Eröffnungszeit der Strecke ad d ein mittlerer Jahresdurchschnitt von . . . . . 28,47 Meilen berechnet.

Außerdem ist von der Bahnlinie Emden-Rheine-Löhne die zum größten Theile auf Preußischem Gebiete belegene und . . . . . 7,08 Meilen lange Strecke von der Preußisch-Hannoverschen Grenze bei Salzbergen bis nach Osnabrück von der Westfälischen Eisenbahn-Verwaltung aus Staatsmitteln gebaut, der Betrieb auf derselben aber der Königl. Hannoverschen Staats-Eisenbahn-Verwaltung pachtweise überlassen worden.

II. **Bahn-Anlagen.** Zur Verhütung von Waldbränden durch Lokomotivfunken-Auswurf sind in verschiedenen Königl. Forsten 1330 lfde. Ruthen Gräben von 6 Fuß oberer und 1 Fuß Sohlen-Breite gezogen und die Bahn-Seitengräben vollständig aufgeräumt. Zur Vergrößerung der Werkstätten sind auf dem Bahnhof Paderborn zwei große Flügelbauten aufgeführt.

Die Drehscheibe auf dem Bahnhofe Soest ist durch eine neue ersetzt, bei welcher Gelegenheit auch die dazu führenden Geleise verlegt worden sind.

Auf dem Bahnhofe Drensteinfurt ist ein Expeditions-Lokal für die Post eingerichtet, das bisherige Postlokal im Stationsgebäude zu Emsdetten dagegen zu einer Bahnmeister-Dienstwohnung umgewandelt worden.

III. **Betriebsmittel.** Vier bereits früher ausrangirte Lokomotiven sind im Laufe des Jahres verkauft worden. Die Anzahl der Wagen ist dieselbe geblieben; 5 Personenwagen IV. Klasse sind zu Wagen III. Klasse umgebaut, 11 Coakswagen zum Viehtransport und 1 sechsrädriger bedeckter Güterwagen zu einem Gepäckwagen eingerichtet.

IV. **Verkehrs-Verbindungen.** Die Verbände, denen die Westfälische Bahn als Mitglied angehört, sind in dem Berichte derselben S. 164 der Statistik pro 1863 genannt. Außerdem findet noch direkte Expedition von Frachtgütern aller Art statt:

a) zwischen den Stationen des Rheinisch-Thüringischen Verbandes und den Stationen Riesa, Dresden, Zittau, Reichenberg und Görlitz;

b) zwischen den Stationen der Westfälischen Bahn und den Stationen der Rheinischen Bahn oberhalb Köln;

c) für Kaffeesendungen von den Stationen Amsterdam und Rotterdam nach den Stationen der Westfälischen Eisenbahn.

Außerdem werden noch durch Vermittelung der Köln-Mindener Bahn Personen und Reisegepäck direkt expedirt zwischen Münster einerseits und den Stationen des Norddeutschen Eisenbahn-Verbandes: Bremen, Harburg, Hannover, Braunschweig, Magdeburg, Berlin, Leipzig und Dresden andererseits.

V. Außer der **Beamten-Pensions- und Unterstützungskasse** (Kol. 430—449 der Tabellen) bestehen noch 2 Krankenkassen, die eine für geringer besoldete Bahnbeamte, die andere für die Werkstätten-Arbeiter, welche die Bestimmung haben, geringer besoldeten Beamten ꝛc. und deren Familiengliedern bei Erkrankungen gegen monatliche, nach dem Gehalt bemessene Beiträge freie ärztliche Behandlung und Arznei zu gewähren.

Zu beiden Kassen, welche ult. 1864 einen Bestand von 6532 Thlrn. hatten, gehörten Ende 1864 1142 Theilnehmer, welche 3352 Thlr. Jahresbeitrag zahlten.

VI. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

zu Kol. 10. Wegen des außerdem zur Westfälischen Eisenbahn gehörigen Theiles der Bahnstrecke Emden-Rheine-Löhne siehe ad I. dieses Berichts.

„ „ 15. Die Betriebs-Eröffnung der einzelnen Bahnstrecken fand in nachstehender Reihenfolge statt:

am 4. Oktober 1850 Paderborn-Hamm,
„ 6. Februar 1851 Haueda-Warburg,
„ 21. Juli 1853 Warburg-Paderborn,
am 23. Juni 1856 Münster-Rheine und
„ 1. Oktober 1864 Altenbeken-Höxter.

„ „ 77. Dies sind die Kosten des Ankaufs der Köln-Minden-Thüringer Verbindungsbahn.

„ „ 137. Hierin sind 3284 Thlr. Kohlenprämien enthalten.

zu Kol. 140. Außerdem haben die Postwagen auf fremden Bahnen 169 865 Achsmeilen zurückgelegt.
„ „ 146. Vorstehende 169 865 Achsmeilen sind hierin mitenthalten.
„ „ 206a. Dies ist die Einnahme für die beförderten 2315 Luxuspferde, diejenige für die 782 Koppelpferde ist in Kol. 206b enthalten.
„ „ 215. Hierunter sind 137 985 Thlr. enthalten, welche für Ergänzungen und Erneuerungen verausgabt worden sind.
„ „ 218. Desgl. hier 1278 Thlr.
„ „ 219. Desgl. hier 1573 Thlr.
„ „ 238. Ebenso hier 68 336 Thlr.
„ „ 221. Hierin sind auch die Beleuchtungskosten der Wärterlokale enthalten.
„ „ 259. Dem Ueberschusse von . . . . . 363 293 Thlrn.
sind auch die Ueberschüsse der Restverwaltung von . . . . . 778 „
und die Einnahmen an Defekten von . . . . . 70 „
hinzugerechnet worden, derselbe beträgt also . . . . . 364 141 Thlr.
„ „ 267—274. Ein Reserve- und Erneuerungsfonds besteht nicht, es werden vielmehr die bezüglichen Ausgaben aus den laufenden Betriebs-Einnahmen bestritten.

Die Ausgaben, welche aus dergl. Fonds event. zu bestreiten gewesen wären, sind in vorstehenden Bemerkungen zu Kol. 215—238 angegeben.

„ „ 433. Dies ist der Zuschuß, welchen der Staat jährlich mit 120 Thlrn. pro Meile Bahnlänge zur Pensionskasse beisteuert.

12. Königl. Sächsische östliche Staats-Eisenbahnen.

I. **Verwaltung.** Die Königl. Sächsischen östlichen Staats-Eisenbahnen stehen unter einer Verwaltung, der „Königl. Staats-Eisenbahn-Direktion zu Dresden."

Dieselbe leitet auch den Betrieb der angrenzenden Löbau-Zittauer und Zittau-Reichenberger Privatbahnen.

II. **Bahngebiet.** Dasselbe besteht aus:

a) der Sächsisch-Böhmischen Linie von Dresden (Altstadt) über Pirna, Königstein und Krippen (Schandau) bis zur Sächsisch-Böhmischen Grenze bei Bodenbach . . . . . 7,20 Meilen,
b) der Sächsisch-Schlesischen Linie von Dresden (Neustadt) über Radeberg, Bischofswerda, Bautzen, Löbau und Reichenbach nach Görlitz . . . . . 13,55 „
c) der Tharandt-Freiberger Linie . . . . . 3,51 „
zusammen 24,26 Meilen.

Die zur Sächsisch-Böhmischen Linie gehörige Strecke von der Sächsisch-Böhmischen Grenze bis Bodenbach . . . . . 1,46 „
ist Eigenthum der K. K. priv. Oesterreichischen Staats-Eisenbahn Gesellschaft und wird von der Königl. Sächsischen Staats-Eisenbahn-Verwaltung pachtweise benutzt; dagegen ist die von der Sächsisch-Schlesischen Linie im Königreich Preußen liegende Strecke von der Sächsisch-Preußischen Grenze bis Görlitz — 1,91 Meilen — Eigenthum der Königl. Sächsischen Staats-Eisenbahn-Verwaltung.

III. Die zur Sächsisch-Böhmischen Linie gehörige **Verbindungsbahn** in Dresden verbindet diese Linie mit den Alberts- und Leipzig-Dresdener Gesellschaftsbahnen, sowie mit der Sächsisch-Schlesischen Linie.

IV. Ueber den **Erneuerungsfonds**, gemeinschaftlich mit den Sächsischen westlichen Staatsbahnen, sowie

V. die **Beamten-Pensions- und Unterstützungskasse**, gemeinschaftlich für alle Königl. Sächsischen Staats- und die unter Staatsverwaltung stehenden Löbau-Zittauer und Zittau-Reichenberger Privat-Eisenbahnen, ist das Nähere S. 165 u. 166 der Statistik pro 1863 mitgetheilt worden.

Veränderungen hiergegen sind im Jahre 1864 nicht vorgekommen.

VI. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

zu Kol. 15. Der Betrieb ist eröffnet:

streckenweise	auf der ganzen Bahn
am 17. November 1845 auf der Sächsisch-Schlesischen Linie,	am 1. September 1847 auf der Sächsisch-Schlesischen Linie,
„ 1. August 1848 auf der Sächsisch-Böhmischen Linie,	„ 19. April 1852 auf der Sächsisch-Böhmischen Linie und
	„ 11. August 1862 auf der Tharandt-Freiberger Linie.

„ „ 86. Von dem hier aufgeführten Anlage-Kapitale kommen:
auf die Sächsisch-Böhmische Linie . . . . . 6 463 940 Thlr.
„ „ „ Schlesische „ . . . . . 8 167 987 „
und auf die Tharandt-Freiberger Linie . . . . . 3 140 577 „
zusammen 17 772 504 Thlr.

„ „ 91e. Außer den hier aufgeführten wurden noch 5 Lokomotiven der Löbau-Zittauer und Zittau-Reichenberger Privatbahnen benutzt. Die von denselben zurückgelegten Meilen sind in Kol. 121 und 122 mitenthalten.

zu Kol. 123 u. 124. Es wurden abgelassen:

a) auf der Sächsisch-Böhmischen Linie

1502 Courier- und Schnellzüge mit durchschnittlich . . . . . 21 Achsen,
2381 Personenzüge mit durchschnittlich . . . . . 31 „
4875 Güter- und gemischte Züge, einschließlich 3278, welche auf der Verbindungsbahn zwischen Alt- und Neustadt-Dresden befördert worden sind, mit durchschnittlich . . . . . 108 „
88 Material- und Arbeitszüge mit durchschnittlich . . . . . 23 „

b) auf der Sächsisch-Schlesischen Linie

1123 Courier- und Schnellzüge mit durchschnittlich . . . . . 20 „
3285 Personenzüge mit durchschnittlich . . . . . 32 „
2204 Güter- und gemischte Züge mit durchschnittlich . . . . . 145 „
143 Material- und Arbeitszüge „ „ . . . . . 28 „

c) auf der Tharandt-Freiberger Linie

1 Courierzug mit . . . . . 6 „
2938 Personenzüge mit durchschnittlich . . . . . 30 „
749 Güter- und gemischte Züge mit durchschnittlich . . . . . 51 „

„ „ 130b u. 132b. Die Anzahl der in Mischung von Steinkohlen mit Coaks und Braunkohlen mit Steinkohlen zurückgelegten Nutzmeilen läßt sich nicht angeben, da das hier (in Kol. 130c u. 132c) und das in Kol. 128 angegebene Feuerungsmaterial durchgängig in verschiedener Mischung zur Verwendung gekommen ist.

„ „ 161. Außerdem sind noch Personen mit Extrazügen befördert worden, von denen aber nicht die Anzahl, sondern nur die Einnahme notirt wird.

„ „ 167, 180b, 184b, 190b u. 200. Die Postgüter werden nicht besonders notirt, weil die befördernde Bahn eine Staatsbahn ist und deshalb gegenseitige Abrechnung nicht stattfindet.

„ „ 170. Kohlen und Coaks werden in den Registern nicht getrennt geführt, sondern es sind dieselben unter den Gütern der ermäßigten Klasse enthalten.

„ „ 173. Die hier aufgeführten Betriebsdienst- und Baugüter sind mit besonderen Zügen für die Selbstkosten befördert worden; die mit den gewöhnlichen Zügen zum Transport kommenden dergl. Güter sind frachtfrei und werden nicht notirt.

„ „ 177a. Ebenso wird das Gewicht der nach Stückzahl beförderten Thiere nicht notirt.

„ „ 193 u. 194a. Dies ist die Einnahme für die mit Extrazügen beförderten Personen (siehe Erl. zu Kol. 161).

„ „ 223. Dies sind die Kosten der außergewöhnlichen Schneebeseitigung, da diejenigen für gewöhnliche Fälle sich von den übrigen Bahnunterhaltungs-Kosten nicht trennen lassen.

„ „ 230—233. Hier haben nur die Kosten für die verwendeten Materialien aufgenommen werden können, da die bezüglichen Löhne von denen für die übrigen Bahnhofsarbeiten nicht getrennt notirt werden.

„ „ 344 u. 345. Unter Kol. 344 befindet sich ein Oberbahnwärter und unter Kol. 345 16 Bahnwärter, denen der Billetverkauf an den Haltestellen übertragen ist und wofür dieselben eine angemessene jährliche Vergütung erhalten.

„ „ 346. Hierunter haben die Signal- und Schlagwärter Aufnahme gefunden.

„ „ 349, 379 u. 382. Das hierunter aufgeführte Personal des Bahnamtes Löbau fungirt zugleich für die Löbau-Zittauer Eisenbahn.

„ „ 350. Dieser Beamte ist gleichzeitig Billeteur, Eilgut- und Gepäck-Expedient.

„ „ 357. Außer der Remuneration bezieht dieser Beamte bei Dienstreisen noch Diäten nach festgestelltem Satze.

„ „ 368. Diese Beamten führen den Titel „Betriebs-Oberinspektor" und es fungirt einer derselben zugleich für die Löbau-Zittauer und Zittau-Reichenberger Gesellschaftsbahnen.

„ „ 379. Von diesen Beamten sind 3 zugleich Güter-Expeditions-Assistenten und einer Gepäck- und Eilgut-Expedient.

„ „ 380. Diese Beamten sind zugleich „Eilgut-Expedienten."

„ „ 381. Als Gepäckwieger fungiren zugleich die in Kol. 389 aufgeführten Kofferträger.

„ „ 390. Der zweite dieser Beamten führt den Titel „Maschinen-Verwaltungs-Assistent."

„ „ 407a. Von diesen Beamten führt der erste den Titel „Kassen-Oberinspektor," der zweite den: „Kassen-Inspektor;" es fungiren dieselben für die sämmtlichen Königl. Sächsischen Staats- und die in Staatsverwaltung stehenden Privat-Eisenbahnen und beziehen außer den Gehalten bei Dienstreisen noch Diäten nach festgestellten Sätzen.

„ „ 408—411. Diese Funktionen sind in den in Kol. 413 u. 414 aufgeführten Beamten vereinigt.

„ „ 412. Dieser Beamte führt den Titel „Kassirer."

„ „ 414. Hierunter sind 2 Assistenten und 7 Expedienten der Buchhalterei mitaufgeführt.

13. Königl. Sächsische westliche Staats-Eisenbahnen.

I. **Verwaltung.** Die Königl. Sächsischen westlichen Staats-Eisenbahnen stehen unter einer Verwaltung, der „Königl. Staats-Eisenbahn-Direktion zu Leipzig."

II. **Bahngebiet.** Dasselbe besteht aus:

1) der Sächsisch-Bayerischen Linie von Leipzig über Kieritzsch, Altenburg, Gößnitz, Werdau, Reichenbach und Plauen nach Hof mit der Abzweigung von Werdau nach Zwickau, zusammen . . . . . 24,01 Meilen,
2) der Obererzgebirgischen Linie von Zwickau über Wiesenburg, Stein, Niederschlema und Aue nach Schwarzenberg mit der Abzweigung von Niederschlema nach Neustädtel resp. Schneeberg, zus. 6,10 „
3) der Niedererzgebirgischen Linie, bestehend aus der früheren Chemnitz-Riesaer Staatsbahn von . 8,79 „
und deren Fortsetzung nach Zwickau und Gößnitz von . . . . . 8,06 „
4) der von Lugau nach Wüstenbrand führenden, auf Kosten einer Actien-Gesellschaft gebauten und von der Sächsischen Staats-Eisenbahn-Verwaltung seit dem 15. November 1858 vorläufig auf 20 Jahre pachtweise übernommenen s. g. „Chemnitz-Würschnitzer Eisenbahn" von . . . . . 1,63 „

zusammen 48,59 Meilen.

Die zur Sächsisch-Bayerischen Linie gehörige Strecke von der Sächsisch-Bayerischen Grenze bis Hof (1,52 Meilen) ist Eigenthum der Königl. Bayerischen Staats-Regierung und wird von der Königl. Sächsischen Staats-Eisenbahn-Verwaltung pachtweise benutzt.

III. Ueber den **Erneuerungsfonds** und

IV. die **Beamten-Pensions- und Unterstützungskasse** enthält der Bericht der Sächsischen östlichen Staatsbahnen, mit welchen dieselben gemeinschaftlich sind, resp. der Jahrgang 1863 der Statistik S. 165 u. 166 die näheren Mittheilungen.

V. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

zu Kol. 2a. Das als unbesoldet aufgeführte Mitglied der Direktion ist ein Assessor, welcher nur zu gewissen Verhandlungen zugezogen wird und dafür eine jährliche Entschädigung von 120 Thlrn. erhält.

„ „ 13. In den Tarifen wird die Bahnlänge für den Personenverkehr auf 48,69 und für den Güterverkehr auf 49,29 Meilen angenommen.

„ „ 15. Der Betrieb ist eröffnet:

streckenweise	auf der ganzen Bahn
am 19. Septbr. 1842 auf der Sächsisch-Bayerischen Linie,	am 16. Juli 1851 auf der Sächsisch-Bayerischen Linie,
„ 1. Novbr. 1854 auf der Obererzgebirgischen Linie und	„ 15. Mai 1858 auf der Obererzgebirgischen Linie,
„ 30. August 1847 auf der früheren Chemnitz-Riesaer Staatsb. (Niedererzgeb. Linie).	„ 15. November 1858 auf der Niedererzgebirgischen Linie (Hauptb.) und
	„ 19. September 1859 auf der Zweigb. nach Neustädtel resp. Schneeberg.

„ „ 86. Von dem hier aufgeführten Anlage-Kapitale kommen:

auf die Sächsisch-Bayerische Linie	17 025 972	Thlr.
„ „ Obererzgebirgische „	3 043 057	„
„ „ Niedererzgebirgische „	12 898 290	„
zusammen	32 967 319	Thlr.;
es ist jedoch nicht dieses, sondern nur der Betrag von	31 188 123	„
aus Staatsmitteln aufgewendet worden, da für die früher im Eigenthum einer Actien-Gesellschaft befindlich gewesene Chemnitz-Riesaer Eisenbahn bereits vor der Baubeendigung	7 268 407	Thlr.
verausgabt waren, auf die Erwerbung dieser Bahn, deren Vollendung und die nöthige Ausrüstung derselben vom Staate aber nur	5 489 211	„
demnach	1 779 196	Thlr.

weniger verwendet worden sind.

„ „ 91d, 102a, 104a, 113b u. 116b. Hierin sind 2 Tenderlokomotiven, 162 vierrädrige offene Güterwagen und 1 Arbeitswagen enthalten, welche Eigenthum der Chemnitz-Würschnitzer Eisenbahn-Gesellschaft sind und von der Sächsischen westlichen Staats-Eisenbahn-Verwaltung vertragsweise benutzt werden.

Die Anschaffungskosten dieser Maschinen und Wagen sind aber in Kol. 113a und 116a nicht enthalten und es ist deshalb bei den Durchschnittsberechnungen Kol. 113b und 116b die Bahnlänge der Sächsischen Staatsbahnlinien von 46,96 Meilen als Divisor in Ansatz gebracht worden.

„ „ 91e, 94 u. 102g. Außer den hier aufgeführten Transportmitteln sind noch 7 Lokomotiven, 7 Tender und 331 vierrädrige Güterwagen von den im Bau begriffenen Chemnitz-Annaberger und Voigtländischen Staatsbahnen benutzt und die von denselben zurückgelegten Meilen in Kol. 121, 122 und 143 mitaufgenommen worden.

„ „ 123 u. 124. Es wurden abgelassen:

a) zwischen Leipzig u. Werdau	3147 Güter- u. gem. Züge m. durchschn. 151 Achsen,
973 Courier- u. Schnellz. m. durchschn. 16 Achsen,	155 Mater.- u. Arbeitsz. „ „ 31 „
3283 Personenzüge „ „ 35 „	

b, zwischen Werdau und Hof

924 Courier- u. Schnellz. m. durchschn. 16 Achsen,
2962 Personenzüge „ „ 29 „
7052 Güter- u. gem. Züge „ „ 68 „
41 Mater.- u. Arbeitsz. „ „ 31 „

c) zwischen Riesa und Zwickau

376 Courier- u. Schnellz. m. durchschn. 16 Achsen,
3514 Personenzüge „ „ 31 „
2797 Güter- u. gem. Züge „ „ 83 „
72 Mater.- u. Arbeitsz. „ „ 29 „

d) zwischen Gößnitz u. Glauchau

2101 Personenzüge mit durchschnittlich 22 Achsen,
1692 Güter- u. gem. Züge mit durchschn. 34 Achsen,

e) zwischen Zwickau u. Schwarzenberg

2573 Personenzüge . mit durchschn. 42 Achsen,
1071 Güter- u. gem. Züge „ „ 53 „

f) zwischen Niederschlema und Schneeberg

4351 Personenzüge . mit durchschn. 18 Achsen,
206 Güter- u. gem. Züge „ „ 27 „

g) auf der zur Obererzgebirgischen Linie gehörigen Kohlenbahn

10356 Güter- u. gem. Züge m. durchschn. 65 Achsen.

zu Kol. 161. Außerdem sind noch Personen mit Extrazügen befördert worden, von denen aber nicht die Anzahl, sondern nur die Einnahme notirt wird.

„ „ 167, 180b, 184b, 190b u. 200. Die Postgüter werden nicht besonders notirt, weil die befördernde Bahn eine Staatsbahn ist und deshalb gegenseitige Abrechnung nicht stattfindet.

„ „ 170. Kohlen und Coaks werden in den Registern nicht getrennt geführt, sondern es sind dieselben unter den Gütern der ermäßigten Klasse enthalten.

„ „ 173. Die hier aufgeführten Betriebsdienst- und Baugüter sind mit besonderen Zügen für die Selbstkosten befördert worden, die mit den gewöhnlichen Zügen zum Transport kommenden dergl. Güter sind frachtfrei und werden nicht notirt.

„ „ 175c u. 176a. Hierin sind 27 Militairfahrzeuge und 2147 Militairpferde mitenthalten.

„ „ 177a. Das Gewicht der nach Stückzahl beförderten Thiere wird nicht notirt.

„ „ 193 u. 194a. Dies ist die Einnahme für die mit Extrazügen beförderten Personen (cfr. Erläuterung zu Kol. 161).

„ „ 205c. Die Einnahme für die beförderten Militairfahrzeuge ist in Kol. 206a enthalten.

„ „ 206a. Dies ist die Einnahme für die beförderten 27 Militairfahrzeuge und 2147 Militairpferde (cfr. Erl. zu Kol. 175c und 176a).

„ „ 223. Hier sind die Kosten der außergewöhnlichen Schneebeseitigung aufgeführt worden, da diejenigen für gewöhnliche Fälle sich von den übrigen Bahnunterhaltungskosten nicht trennen lassen.

„ „ 230—233. Hier haben nur die Kosten für die verwendeten Materialien aufgenommen werden können, da die bezüglichen Löhne von denen für die übrigen Bahnhofsarbeiten nicht getrennt notirt werden.

„ „ 276—279. Eine Vergleichung der Personen- und Güter-Frequenz mit dem Vorjahre ist nicht möglich, weil über die Betriebsresultate der zum Bahngebiete der Sächsischen westlichen Staatsbahnen gehörigen Linien vom Jahre 1864 ab nur eine Rechnung geführt wird.

„ „ 345. Hierunter befinden sich 21 Bahnwärter, denen der Billetverkauf an den Haltestellen übertragen ist und wofür dieselben eine angemessene jährliche Vergütung erhalten.

„ „ 346. Hierunter haben die Signal- und Schlagwärter Aufnahme gefunden.

„ „ 368. Von diesen Beamten führen 2 den Titel „Betriebs-Ober-Inspektor" und einer den Titel „Transport-Ober-Inspektor."

„ „ 379. Von den hier aufgeführten Beamten sind 14 zugleich Güter-Expeditions-Assistenten.

„ „ 380. Diese Beamten sind zugleich „Eilgut-Expedienten."

„ „ 381. Als Gepäckwieger fungiren zugleich die in Kol. 389a aufgeführten Kofferträger.

„ „ 390. Vier dieser Beamten führen den Titel „Maschinenverwaltungs-Assistent."

„ „ 404. Der erste dieser Beamten führt den Titel „Büreau-Inspektor."

„ „ 412. Dieser Beamte führt den Titel „Kassirer."

„ „ 414. Hierunter sind 1 Assistent und 2 Expedienten der Buchhalterei mitaufgenommen.

„ „ 417. Diese Funktion wird von einem Kontrol-Büreau-Beamten mitversehen.

14. Königl. Württembergische Staats-Eisenbahn.

I. **Rechnungs-Periode.** Das Rechnungs- und Betriebsjahr ist mit dem Kalenderjahre nicht identisch, sondern es beginnt mit dem 1. Juli. Die vorliegenden statistischen Notizen beziehen sich daher auf den Zeitraum vom 1. Juli 1863 bis ult. Juni 1864.

II. **Ueber die Organisation der Verwaltung** der Württembergischen Staatsbahnen ist das Nähere in dem Jahrgange 1863 der Statistik S. 169 zu ersehen.

Im Oktober 1863 wurde der Königl. Eisenbahn-Direktion zu ihren seitherigen Geschäften die Leitung des Betriebs und der Verwaltung der Württembergischen Bodensee- und Neckar-Dampfschifffahrt übertragen. Die Transportmittel für den Bodensee bestehen aus 5 Dampfbooten und 5 Schleppbooten, die für den Neckar aus 4 Dampfbooten und einem Schleppkahn. Die Fahrten auf dem Neckar erstrecken sich von Heilbronn bis Heidelberg und

vermitteln dadurch den Anschluß der Königl. Württembergischen an die Großherzogl. Badische und die Main-Neckar-Eisenbahnen.

Die Fahrten auf dem Bodensee werden von den 4 Dampfschifffahrts-Anstalten in Friedrichshafen (Württemberg), Constanz (Baden), Lindau (Bayern) und Romanshorn (Schweiz) gemeinschaftlich nach vereinbarter Transport-Ordnung ausgeführt und berühren 24 Uferorte.

III. Das **Bahngebiet** der Württembergischen Staatsbahnen umfaßte ult. 1864:

1) die Hauptbahn von Bruchsal über Mühlacker, Bietigheim, Stuttgart, Canstatt, Eßlingen, Plochingen, Geislingen, Ulm, Biberach und Ravensburg nach Friedrichshafen . . . . . 36,54 Meilen,
2) die Zweigbahnen: a) von Bietigheim über Heilbronn nach Hall . . . . . 11,03 „
b) von Canstatt über Gmünd, Aalen und Wasseralfingen nach Nördlingen 14,78 „
c) von Plochingen über Reutlingen und Tübingen nach Rottenburg . . 7,88 „

zusammen 70,23 Meilen.

Von der ad 2b aufgeführten Zweigbahn wurde die 4,93 Meilen lange Strecke Wasseralfingen-Nördlingen am 3. Oktober 1863 eröffnet. Dieselbe war im Betriebs-Jahre 1864 nur 270 Tage im Betriebe; es berechnet sich deshalb für die sämmtlichen ult. Juni 1864 (dem Schlusse des Rechnungsjahres) im Betriebe gewesenen Bahnstrecken ein mittlerer Jahresdurchschnitt von . . . . . 68,95 Meilen.

IV. **Bahn-Anlagen.** Auch im Jahre 1864 wurden mehrere Stationen, namentlich Mühlacker wegen des Anschlusses der Badischen Bahn, erweitert und eine Anzahl Bodenwaagen aufgestellt, so daß in Bälde sämmtliche bedeutendere Stationen mit denselben versehen sein werden. Die Erweiterung des Stuttgarter Bahnhofes hat begonnen, auch ist zwischen Canstatt und Fellbach (auf der Linie nach Nördlingen zu belegen) auf 0,788 Meilen das zweite Geleise gelegt und am 1. Juli 1864 in Betrieb genommen worden.

V. **Betriebsmittel.** Am Schlusse des Rechnungsjahres (30. Juni 1864) waren vorhanden:

12	Eilzugsmaschinen mit der Bezeichnung	A,
16	leichte Personenzugsmaschinen mit der Bezeichnung	B,
71	schwere „ „ „ „ „	D,
30	leichte Güterzugsmaschinen „ „ „	E,
zus. 129	Stück.	

Sämmtliche vorstehend aufgeführte Maschinen haben 2 gekuppelte Triebachsen und 2 Laufachsen, welche zu einem drehbaren Vordergestell verbunden sind. Für das Jahr 1864/65 sind 10 schwere Güterzugsmaschinen bestellt mit 3 gekuppelten Rädern, welche die littr. F. als Bezeichnung erhalten werden.

Die Leistungsfähigkeit der Maschinen drückt sich in folgenden Verhältnißzahlen aus:

bei Schnell- und Personen-Zügen	bei Güterzügen
A = 5,	—
B = 5,	B = 2,
D = 7,	D = 3,
—	E = 4,
—	F = 6.

VI. Das **Benutzungsverhältniß** der verschiedenen Wagenklassen pro 1863/64 war folgendes:

	bei gewöhnlichen Zügen	bei Schnellzügen	überhaupt
I. Klasse	0,90 Proc.	9,34 Proc.	1,20 Proc.
II. „	17,94 „	90,66 „	21,41 „
III. „	81,16 „	—	77,39 „
	100 Proc.	100 Proc.	100 Proc.

VII. **Beamten-Pensions- und Unterstützungskasse.** Die höheren Beamten der Eisenbahn-Verwaltung participiren an der allgemeinen Pensions-Anstalt für die Staatsdiener und deren Hinterbliebenen. Für die übrigen Bediensteten, die nicht Staatsdiener sind, besteht seit dem Jahre 1845 eine Unterstützungskasse gemeinschaftlich mit der Bodensee-Dampfschifffahrts-, Post- und Telegraphen-Verwaltung, an welcher die sämmtlichen niederen Bediensteten Theil zu nehmen verpflichtet sind.

VIII. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

zu Kol. 2a. Dies ist das merkantilische Mitglied der Direktion.

„ „ 15. Die Eröffnungszeiten der einzelnen Bahnstrecken der Württembergischen Staatsbahnen waren folgende:

a) Hauptbahn.

am 22. Okt. 1845	Canstatt-Untertürkheim	0,49 M.	am 26. Mai 1849 Biberach-Ravensburg 6,21 M.
„ 7. Nov. „	Untertürkheim-Obertürkheim	0,39 „	„ 14. Juni 1849 Süssen-Geislingen 1,38 „
			„ 1. Juni 1850 Ulm-Biberach . . 4,93 „
„ 20. Nov. 1845	Obertürkheim-Eßlingen	0,49 „	„ 29. Juni 1850 Geislingen-Ulm . . 4,33 „
„ 15. Okt. 1846	Ludwigsburg-Canstatt	2,26 „	„ 1. Okt. 1853 Bietigheim-Bruchsal 7,29 „
„ 14. Dez. 1846	Eßlingen-Plochingen	1,18 „	b) Zweigbahnen:
„ 11. Okt. 1847	Bietigheim-Ludwigsburg u. Plochingen-Süssen	1,18 „ 3,63 „	„ 25. Juli 1848 Bietigheim-Heilbronn 3,94 „
„ 8. Nov. 1847	Ravensburg-Friedrichshaf.	2,66 „	„ 4. August 1862 Heilbronn-Hall . 7,02 „

am 25. Juli 1861 Canstatt-Wasseralfingen 9,55 M. | am 20. Sept. 1859 Plochingen-Reutlingen 4,53 M.
„ 3. Okt. 1863 Wasseralfingen-Nördlingen 4,93 „ | „ 15. Okt. 1861 Reutlingen-Rottenburg 3,35 „

zu Kol. 102a. Hierunter befinden sich 120 Wagen (60 Paare), welche zum Langholztransport eingerichtet sind.

„ „ 104a u. 109d. Die hier aufgeführten Wagen sind nicht zum Maschinen-Transport eingerichtet. Dieselben dienen nur zum Materialtransport auf kürzere Strecken und haben eine Gesammtladungsfähigkeit von 5420 Z.-Ctrn. Für das Jahr 1864/65 sind jedoch auch Kiestransportwagen für Maschinenbetrieb in Bestellung gegeben, welche eine Tragkraft von 200 Z.-Ctr. pro Wagen erhalten sollen.

„ „ 109c. Hier ist die Ges.-Ladungsfähigkeit von 19 St. 4rädrigen bedeckten Güterwagen, welche zum Transport von Pferden als Stallwagen eingerichtet sind, aufgeführt worden. Es können aber außerdem fast sämmtliche offene und bedeckte Güterwagen zum Viehtransporte benutzt werden.

„ „ 111. Die zulässige Netto-Belastung einer Wagenachse beträgt bei den verschiedenen Wagengattungen 40, 50, 55, 80 und 100 Z.-Ctr.; dabei werden allgemein 5 Proc. Ueberlastung zugestanden. Die größte überhaupt zulässige Belastung beträgt für die mit 100 Z.-Ctrn. angeschriebenen Achsen 146 Z.-Ctr.

„ „ 120. Dies sind die Anschaffungskosten der vollständig eingerichteten Postwagen, welche Eigenthum der Bahnverwaltung sind.

„ „ 121c. Hierunter sind auch die Leistungen der Maschinen bei Voraus- und Nachzügen enthalten. Derartige Züge können von jedem Stations-Vorstande angeordnet werden.

„ „ 123. Die größte Zahl der täglichen fahrplanmäßigen Fahrten kam auf die Strecke Stuttgart-Canstatt, die kleinste auf die Strecke Heilbronn-Hall, nämlich

	Eilzüge	Güter- u. gemischte	Personenzüge
Stuttgart-Canstatt	3—4	6—8	20—23
Heilbronn-Hall	—	2	6

Die Verschiedenheit der Zahl gründete sich auf die verschiedenen Fahrplan-Perioden.

Die Gesammtzahl der fahrplanmäßigen Züge zwischen Canstatt und Stuttgart betrug 11 255 und zwischen Heilbronn und Hall . . . . . 2 928 Züge.

„ „ 145. Dies sind die von den Kranken- und Gefangenen-Wagen zurückgelegten Achsmeilen.

„ „ 167. Das Gewicht der beförderten Postgüter wird nicht notirt, weil für die Beförderung derselben eine Aversional-Entschädigung (cfr. Kol. 200) gezahlt wird.

„ „ 173a. Es sind 792 547 Z.-Ctr. tarifirte Betriebsdienst- und Baugüter befördert worden, dieselben sind aber bereits in Kol. 166a, 168a, 169a und 170a aufgeführt.

„ „ 218. Die Unterhaltungskosten der Telegraphen können nicht angegeben werden, weil für dieselben eine getrennte Verwaltung besteht.

„ „ 231. Hierunter sind auch die Kosten für Heizung der Wagen aufgeführt

„ „ 361. Der hier aufgeführte Beamte führt den Titel „Buchhalter."

„ „ 418. Der Montirungs- und Druckmaterialien-Verwalter erhält von der Eisenbahn- und Postverwaltung je 286 Thlr. Gehalt, da er die Magazine beider Verwaltungen unter sich hat.

„ „ 422. Es werden zwar 2 Billetdrucker beschäftigt, dieselben sind aber nicht angestellt, sondern erhalten Stücklohn.

„ „ 424. Zur Kontrole der guten Beschaffenheit der zur Magazinirung kommenden Torfvorräthe ist ein Torfmeister angestellt, der zugleich die Beaufsichtigung der Staatstorfmoore zu führen hat und in letzterer Eigenschaft unter der Forstverwaltung steht, welche ⅔ seines Gehaltes bezahlt; die Eisenbahn-Verwaltung trägt dazu ⅓ mit 124 Thlrn. bei.

IIa. Privatbahnen
unter Staatsverwaltung.

15. Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Eisenbahn.

Unter dieser Bezeichnung werden zwei verschiedene Bahnen verstanden, nämlich die Aachen-Düsseldorfer und die Ruhrort-Crefelder. Dieselben sind Eigenthum zweier Aktien-Gesellschaften, werden aber in Folge Vertrages vom 29. September 1849, Allerhöchst bestätigt am 4. März 1850, seit jener Zeit vom Staate, und zwar durch die „Königl. Preuß. Direktion der Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Eisenbahn", verwaltet.

Das Nähere hierüber ist in der Statistik pro 1860 S. 18 und den vorhergehenden Jahrgängen mitgetheilt.

Um der Bahn einen unmittelbaren Anschluß an die rechtsrheinischen Bahnen zu gewähren, wurden mit der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft Verhandlungen über Erbauung einer festen Brücke über den Rhein bei Obercassel-Düsseldorf angeknüpft. Dieselben führten zu keinem Resultate.

Dagegen trat die Bergisch Märkische Eisenbahn-Gesellschaft mit dem Staate in Verhandlungen über den Erwerb der Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter-Eisenbahn, welche soweit gediehen sind, daß der Staat durch den mit der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft am 7. Mai 1864 abgeschlossenen und am 27 ejsd m. c. a. Allerhöchst bestätigten Vertrag sich verpflichtet hat, von dem ihm nach dem Vertrage vom 29. September 1849 zustehenden Rechte, die Actien der Aachen-Düsseldorfer und Ruhrort-Crefelder Eisenbahn-Gesellschaften zum Nominalwerthe einzulösen, Gebrauch zu machen, sobald ihm die Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft die Mittel dazu überweist.

Nach erfolgter Kündigung und Einlösung der Aktien ist die Bergisch-Märkische E.-G. berechtigt und verpflichtet, die Aachen-Düsseldorfer und Ruhrort Crefelder Eisenbahnen mit allem Zubehör, Rechten und Pflichten zu übernehmen und eine feste Brücke über den Rhein bei Düsseldorf auf ihre Kosten zu erbauen.

a. Aachen-Düsseldorfer Eisenbahn.

I. **Besitzverhältnisse.** Die Strecke Aachen-Richterich-Kohlscheidt (1,16 M.) und die Kohlenzweigbahn Kohlscheidt-Kämpchen (726 Rth.) sind gemeinschaftliches Eigenthum der Aachen-Düsseldorfer und Aachen-Mastrichter Eisenbahn-Gesellschaften.

II. Die **Betriebsmittel** sind gemeinschaftliches Eigenthum beider Gesellschaften, und zwar zu ½ der Aachen-Düsseldorfer und zu ½ der Ruhrort-Crefelder E. Ausgeschlossen hiervon sind die den Rhein-Trajekt vermittelnden Dampfschiffe und Hebewerke.

III. **Verkehr und Ertrag.** Der in Kol. 276 u. 278 der Tabellen näher ersichtlich gemachten Zunahme des Verkehrs gegenüber haben sich die Einnahmen aus dem Personenverkehre um 9 203 Thlr. oder 3,6 Proc. und diejenigen aus dem Güterverkehre um 62 016 Thlr. oder 19,9 Proc. gegen die correspondirenden Summen des Vorjahres erhöht.

In Folge dieser überaus günstigen Resultate war ein Staats-Zuschuß zur Deckung der garantirten 3½ Proc. Zinsen des Stamm-Aktien-Kapitals nicht nur nicht erforderlich (im Vorjahre betrug dieser Zuschuß 31 942 Thlr.), sondern es blieb, nachdem dieselben aus eigenen Mitteln bestritten waren, noch ein Ueberschuß von 45 605 Thlrn. 17 Sgr. Von dem letzteren gebührte dem Fiscus ein Präcipuum von ¼ mit 11 401 Thlr. 11 Sgr. 9 Pf. Der Ueberrest wurde zur Berichtigung der Staatssteuer und Vertheilung einer Dividende von 27/30 Proc. oder 1 Thlr. 14 Sgr. pro Actie verwendet.

Das Jahr 1864 hat also unter den 12 Jahren seit der Eröffnung des Betriebes das günstigste Resultat geliefert.

IV. **Beamten-Pensionskasse.** Es bestehen für die Aachen-Düsseldorfer und Ruhrort-Crefelder E.

1) eine gemeinschaftliche Pensions- und Unterstützungs-Kasse für sämmtliche nicht definitiv angestellte Beamte, mit einem Bestande von 115 609 Thlrn. ult. 1864 und 410 Theilnehmern;
2) ein gemeinschaftlicher Pensionsfonds für definitiv angestellte Beamte, mit einem Bestande von 26 817 Thlrn. und 132 Theilnehmern.

V. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

zu Kol. 2b. Hierunter befindet sich ein Hülfsarbeiter.

„ „ 122. Von den gemeinschaftlichen Lokomotiven wurden zurückgelegt:

a) auf der Aachen-Düsseldorfer E.	60 281	Nutzmeilen,
b) „ „ Ruhrort-Crefelder E.	33 047	„
zusammen	93 328	Nutzmeilen,

welche den Berechnungen Kol. 125b, 127c, 129c u. 137b zu Grunde gelegt sind.

Ferner haben Lokomotiven der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft auf der Aachen-Düsseldorfer E., und zwar auf der Strecke zwischen Neuß und Oberkassel 6 194 Nutzmeilen zurückgelegt.

Es sind deshalb den Durchschnittsberechnungen, Kol. 212b, 245a und 256b 60 281 + 6194 = 66 475 Nutzmeilen zu Grunde gelegt worden.

„ „ 125 u. 127. Zum Anheizen der Lokomotiven werden Reiserwellen und Coals verwendet; die ersteren sind ihrem cubischen Inhalte nach auf Holz reducirt.

„ „ 136a. Dies ist der Durchschnittspreis pro Reiserwelle.

„ „ 151a. Von den hier aufgeführten Achsmeilen sind auf der Aachen-Düsseldorfer E. 2 200 837 und auf der Ruhrort-Crefelder 1 372 656 Achsm. zurückgelegt worden.

„ „ 206a. Dies ist die Einnahme für die beförderten 59 Stück Luxuspferde, die Einnahme für die beförderten Koppelpferde ist in Kol. 206b mitenthalten.

„ „ 235. Hierin sind 12 311 Thlr. Kosten für An- und Abfuhr der Güter resp. Bonifikation für die von den Versendern oder Empfängern selbst angebrachten oder abgeholten Güter.

„ „ 430—449. Die mit 104 207 Thlrn. beginnende Zeile bezieht sich auf die oben unter Nr. IV. 1 näher benete Pensions- und Unterstützungskasse für die nicht definitiv angestellten Beamten, und die mit 24 027 Thlrn. beginnende Zeile auf den ebendaselbst ad 2 bezeichneten Pensionsfonds für die definitiv angestellten Beamten der Aachen-Düsseldorfer und Ruhrort-Crefelder Eisenbahn.

b. Ruhrort-Crefelder Eisenbahn.

I. Die **Betriebsmittel** und die **Beamten-Pensions- 2c. Kassen** sind mit der Aachen-Düsseldorfer E. gemeinschaftlich. Das Nähere hierüber ist aus dem statist. Berichte derselben ad II u. IV. ersichtlich.

II. **Verkehr und Ertrag.** Der in Kol. 276 u. 278 der Tabellen näher ersichtlich gemachten Zunahme des Verkehrs gegenüber haben sich die Einnahmen aus dem Personenverkehre um 8 686 Thlr. oder 8,4 Proc. und diejenigen aus dem Güterverkehre um 56 987 Thlr. oder 20,1 Proc. gegen die correspondirenden Summen des Vorjahres erhöht.

Im Uebrigen wird auf die Kol. 280—286 der Tabellen verwiesen.

III. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

zu Kol. 83. Hierin sind die Anlage-Kosten der Trajekt-Anstalt bei Ruhrort aufgeführt. Ueber dieselbe resp. über die an beiden Ufern des Rheins erbauten hydraulischen Hebewerke sind in der Statistik pro 1855 S. 2 ad II nähere Mittheilungen enthalten.

„ „ 206a. Dies ist die Einnahme für die beförderten 54 Stück Luxuspferde, diejenige für Koppelpferde ist in Kol. 206b mitenthalten.

„ „ 207. Hierin sind 72 505 Thlr. Einnahmen der Trajekt-Anstalt bei Ruhrort enthalten.

„ „ 235. Von dieser Summe kommen auf die Verladung der Güter 7 069 Thlr. und auf die An- und Abfuhr derselben resp. die den Empfängern und Versendern gewährte Bonifikation 2 792 Thlr.

„ „ 236. Dies sind Kosten des Rheintrajekts.

16. Bergisch-Märkische Eisenbahn.

I. **Verwaltung.** Die Bergisch-Märkische Eisenbahn ist Eigenthum einer Actien-Gesellschaft, die Verwaltung derselben ist für immer dem Staat übertragen und wird von der „Königl. Eisenbahn-Direktion zu Elberfeld" geführt.

Neben der Direktion fungirt eine aus 12 Mitgliedern und ebenso vielen Stellvertretern gebildete Deputation der Actionäre, welche in den wichtigeren Angelegenheiten mit ihrem Gutachten gehört wird und von der die Rechnungen geprüft und dechargirt werden.

II. **Bahngebiet.** Im Jahre 1864 ist dem Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Unternehmen nur die Zweigbahn Letmathe-Iserlohn hinzugetreten und umfaßte dasselbe am Schlusse des Jahres:

1) die Bergisch-Märkische Bahn mit den Strecken Düsseldorf-Elberfeld, Elberfeld-Dortmund, Dortmund-Soest, Bohwinkel-Steele, Dortmund-Duisburg mit den Zweigbahnen Witten-Langendreer, Mülheim-Oberhausen, Langendreer-Laer, Steele-Dahlhausen und von Duisburg nach dem Rhein-Ruhr-Kanal resp. den Etablissements im Hochfelde, sowie endlich mit der Strecke Letmathe-Iserlohn;

2) die Ruhr-Sieg-Bahn mit den Strecken Hagen-Siegen und Herdecke-Einhaus.

Die Betriebslänge dieser Strecken betrug:

von Düsseldorf bis Dortmund	11,26 Meilen,	von Duisburg nach d. Rhein-Ruhr-Kanal u. d.	
„ Dortmund „ Soest	7,18 „	Etablissements im Hochfelde	0,58 Meilen,
„ Dortmund „ Duisburg	7,24 „	„ Steele bis Bohwinkel	4,47 „
„ Witten bis Langendreer	0,70 „	„ Letmathe bis Iserlohn	0,73 „
„ Langendreer bis Laer	0,41 „	„ Hagen bis Siegen	14,10 „
„ Mülheim bis Oberhausen	0,69 „	„ Herdecke bis Einhaus	0,22 „
„ Steele bis Dahlhausen	0,52 „	zusammen	48,13 Meilen.

Davon ist die Strecke Letmathe-Iserlohn mit 0,73 Meilen nur vom 31. März 1864 ab im Betriebe gewesen, so daß der mittlere Jahresdurchschnitt aller Linien . . . . . 47,97 Meilen beträgt.

III. **Vertheilung der gemeinschaftlichen Ausgaben.** Die Kosten der Bahnverwaltung werden von vorn herein für die Bergisch-Märkische und Ruhr-Sieg-Bahn getrennt gehalten, die Kosten der Transport-Verwaltung nach Verhältniß der durchlaufenen Lokomotiv- und Wagenachsmeilen repartirt, die Kosten der Central-Verwaltung aber nach Verhältniß der Bahnlänge getragen.

Die Betriebs-Verwaltungs- und Unterhaltungs-Kosten auf der Zweigbahn Letmathe-Iserlohn werden vertragsmäßig von der Ruhr-Sieg-Bahn gegen Bezug von 55 Proc. der Brutto-Einnahme getragen.

IV. **Betriebsmittel.** Im Jahre 1864 sind den älteren Beständen hinzugetreten: 22 Personenwagen mit 1088 Plätzen, ferner 2 combinirte Post- und Gepäckwagen à 90 Ctr., 120 bedeckte Güterwagen à 150 Ctr., 9 offene Viehwagen, 464 offene Güterwagen à 200 Ctr. und 14 offene Güterwagen à 400 Ctr., überhaupt 609 Gepäck- und Güterwagen mit einer Ladungsfähigkeit von 117 480 Ctrn.; dagegen in Abgang gekommen: 4 Personenwagen mit 156 Sitzplätzen und 1 Lokomotive, welche letztere außer Dienst gestellt und verkauft wurde.

V. **Beamten-Pensions-Kasse.** Es bestehen:

1) eine von der Königl. Direktion unter Mitwirkung eines aus 5 Mitgliedern bestehenden Kuratoriums verwaltete Pensions- und Unterstützungs-Kasse für sämmtliche nicht definitiv angestellte Beamte, welche ult. 1864 einen Bestand von 255 410 Thlrn. und 1587 Theilnehmer hatte;

2) eine in gleicher Weise verwaltete Pensionskasse für die definitiv angestellten Beamten, welche ult. 1864 einen Bestand von 34 941 Thlrn. und 88 Theilnehmer hatte.

Das Nähere über diese beiden Kassen ist in den vorliegenden Tabellen Kol. 430—449 enthalten.

3) für die Beamten, welche weniger als 500 Thlr. Gehalt beziehen, sowie für die ständigen Arbeiter eine von dem Kuratorium der Pensions- und Unterstützungs-Kasse verwaltete Kranken- und Unterstützungs-Kasse, welche ult. 1864 einen Bestand von 14 395 Thlrn. hatte und zu welcher 1507 Beamte und 648 Arbeiter gehörten.

VI. Erläuterungen zu den Tabellen:

zu Kol. 13. In den Tarifen wird die Bahnlänge für den Personenverkehr auf 46,62 Meilen und für den Güterverkehr auf 48,90 Meilen angenommen, weil auf den Zweigbahnen Herdecke-Einhaus (0,29 Meilen), Langendreer-Laer (0,41 Meilen), Duisburg-Hochfeld (0,58 Meilen) und Steele-Dahlhausen (0,52 M.) ein Personenverkehr nicht stattfindet und für den Güterverkehr die Zweigbahnen Steele-Dahlhausen (0,52 Meilen) und Letmathe-Iserlohn (0,73 Meilen) zu je 1 Meile gerechnet werden.

„ „ 15. Die Betriebs-Eröffnung der einzelnen Bahnstrecken fand in nachstehender Weise statt:

1) Düsseldorf-Elberfeld-Dortmund.

am 20. Dezember 1838 Düsseldorf-Erkrath,
„ 10. April 1841 Erkrath-Vohwinkel,
„ 3. September 1841 Vohwinkel-Elberfeld für den Personen- und Anfangs Dezember 1841 für den Güter-Verkehr,
„ 9. Oktober 1847 Elberfeld-Schwelm für den Personen-Verkehr,
„ 20. Dezember 1848 Elberfeld-Schwelm-Dortmund für den Güter- und
„ 9. März 1849 Schwelm-Dortmund für den Personen-Verkehr.

2) Vohwinkel-Steele.

am 1. Dezember 1847 und
„ 1. Juni 1863 die Verbindungsbahn mit Dortmund-Duisburg bis Steele.

3) Dortmund-Soest.

„ 9. Juli 1855.

4) Ruhr-Sieg-Eisenbahn.

am 21. März 1859 Hagen-Letmathe,
am 16. Juli 1860 Letmathe-Altena- u. Herdecke-Einhaus,
„ 6. August 1861 Altena-Siegen.

5) Dortmund-Witten-Duisburg.

im Januar 1859 Duisburg-Rhein-Ruhr-Kanal u. Hochfeld (auf welcher Strecke die Köln-Mindener E.-G. den Betrieb bis 1. Mai 1862 bewirkte),
am 1. Februar 1860 Dortmund-Dorstfeld-Germania (ein Theil der Strecke Dortmund-Langendreer),
„ 26. Oktober 1860 Witten-Bochum-Engelsburg,
„ 1. März 1862 Bochum-Oberhausen,
„ 1. Mai „ Mülheim-Duisburg,
„ 4. Oktober „ Dortmund-Langendreer und Langendreer-Laer,
„ 21. September 1863 Steele-Dahlhausen.

6) Letmathe-Iserlohn.

„ 31. März 1864.

zu Kol. 89. Die Stamm-Actien sind vom Staate nicht garantirt, dagegen hat derselbe eine Zins-Garantie auf Höhe von 3 ⅓ Proc. für das Anlage-Kapital der Ruhr-Sieg-Bahn im Nominalbetrage von 18 000 000 Thlrn. 3 ½procentiger Prioritäts Obligationen III. Serie (in Kol. 88c mitenthalten) übernommen.

„ „ 96. Außer den hier aufgeführten Wagen besitzt die Verwaltung noch einen Antheil an 6 Personenwagen I. u. II. Klasse des Rheinisch-Thüringischen Verbandes.

„ „ 100d. Hierin sind 2 vierrädrige und 8 sechsrädrige combinirte Post- und Gepäckwagen enthalten.

„ „ 144 u. 145. Besondere Arbeitswagen sind nicht vorhanden, die in Kol. 145 aufgeführten Achsmeilen sind vielmehr ebenfalls von den Güterwagen, wenn auch in Arbeitszügen, zurückgelegt, bei Feststellung der Leistungen pro Achse (Kol. 144) aber nicht berücksichtigt.

„ „ 147b. Hiervon kommen 90 126 Achsmeilen auf Gepäck- und 268 375 Achsmeilen auf Königl. Postwagen.

„ „ 148b—151b, 186, 198, 209, 212, 227, 253, 256 und 259b. Diesen Durchschnittsberechnungen ist der mittlere Jahresdurchschnitt von 47,97 Meilen oder 361,31 Kilometer zum Grunde gelegt, welcher sich für den Personenverkehr (Kol. 148, 186a u. 198) auf 46,17 Meilen oder 347,75 Kilometer reducirt.

„ „ 230, 232 u. 233. Dies sind die Kosten der verbrauchten Schmier- und Putzmaterialien, die für das Schmieren und Putzen gezahlten Arbeitslöhne sind dagegen in Kol. 228 mitenthalten.

„ „ 269a u. 273. Außer den hier aufgeführten Ausgaben sind noch geleistet:

1) aus dem Reservefonds:

a) Entschädigung für die bei Unfällen beschädigten Güter ꝛc.	5 897	Thlr.
b) für Vorarbeiten zur Herstellung neuer Bahnlinien	7 854	„
c) Differenz gegen den Nominalwerth bei An- und Verkauf von Effekten . . .	13 997	„
c) sonstige Ausgaben	90	„
sind	27 838	Thlr.

2) aus dem Erneuerungsfonds:

Differenz gegen den Nominalwerth bei An- und Verkauf von Effekten	20 244	Thlr.

„ „ 275. Ende 1864 waren im Betriebe 48,15 Meilen, durchschnittlich 47,97 Meilen,
„ 1863 „ „ „ 47,42 „ „ 47,01 „
mithin 1864 mehr 0,73 Meilen, durchschnittlich 0,96 Meilen,

„ „ 430—449. Die mit 223 112 Thlr. beginnende Zeile bezieht sich auf die ad V. 1 dieses Berichts näher bezeichnete Pensions- und Unterstützungskasse für die nicht definitiv angestellten Beamten und die mit 28 943 Thlr. beginnende Zeile auf die ad 2 ibid. bezeichnete Pensionskasse für die definitiv im Staats-Eisenbahndienste angestellten Beamten.

17a. Löbau-Zittauer Eisenbahn.

I. **Verwaltung.** Die Löbau-Zittauer Eisenbahn ist Eigenthum einer Actien-Gesellschaft, deren Betrieb wird aber von der „Königl. Staats-Eisenbahn-Direktion zu Dresden" vertragsweise geleitet.

Die Gesellschaft wird durch das aus 3 Mitgliedern bestehende Direktorium, welches zugleich auch für die Zittau-Reichenberger Eisenbahn fungirt, vertreten. Diesem steht ein aus 9 Gesellschafts-Mitgliedern bestehender Ausschuß berathend und beaufsichtigend zur Seite.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

zu Kol. 2. Die Zahl und die Gehalte ꝛc. der Mitglieder der Direktion sind bei den Sächsischen östlichen Staatsbahnen aufgeführt.

„ „ 161. Außerdem sind noch Personen mit Extrazügen befördert worden, von welchen aber nicht die Anzahl, sondern nur die Einnahme notirt wird.

„ „ 170. Kohlen und Coaks werden in den Registern nicht getrennt geführt, sondern es sind dieselben unter den Gütern der ermäßigten Klasse mitenthalten.

„ „ 177a. Das Gewicht der nach Stückzahl beförderten Thiere wird nicht notirt.

„ „ 193 u. 194a. Dies sind die Einnahmen für die mit Extrazügen beförderten Personen (cfr. Erl. zu Kol. 161).

„ „ 223. Die hier aufgeführte Summe repräsentirt die Kosten der außergewöhnlichen Schneebeseitigung, da diejenigen des Schneeauswerfens für gewöhnliche Fälle von dem übrigen Unterhaltungs-Aufwande sich nicht scheiden lassen.

„ „ 230—233. Hier haben nur die Kosten für die verwendeten Materialien aufgenommen werden können, da die bezüglichen Löhne von denen für die übrigen Bahnhofs-Arbeiten nicht getrennt notirt werden.

„ „ 344 u. 345. Unter Kol. 344 befindet sich ein Oberbahnwärter und unter Kol. 345 2 Bahnwärter, denen der Billetverkauf an den Haltestellen übertragen ist und wofür dieselben eine angemessene jährliche Vergütung erhalten.

„ „ 349, 379 u. 382. Das bei den Sächsischen östlichen Staatsbahnen aufgeführte Personal des Bahnamtes Löbau leistet auch den Dienst für die Löbau-Zittauer Eisenbahn.
Dagegen fungirt das hier aufgeführte Personal des Bahnamtes Zittau gleichzeitig für die Zittau-Reichenberger E. Die Gehalte und Remunerationen derselben werden von beiden Bahnen gemeinschaftlich getragen.

„ „ 368 u. 407. Die bei den Sächsischen östlichen Staatsbahnen in diesen Kol. aufgeführten „1 Betriebs-Ober-Inspektor" und die beiden „Kassen-Inspektoren" fungiren zugleich für die Löbau-Zittauer Eisenbahn.

„ „ 390. Dieser Beamte führt den Titel „Maschinen-Verwaltungs-Assistent."

„ „ 430—449. Die Beamten-Pensions- ꝛc. Kasse ist mit derjenigen für die Angestellten der Sächsischen Staatsbahnen vereinigt und enthält der Bericht der Sächsischen östlichen Staatsbahnen unter Nr. V resp. die Statistik pro 1863 Seite 165 u. 166 das Nähere hierüber.

17b. Zittau-Reichenberger Eisenbahn.

I. **Verwaltung.** Die mit 0,65 Meilen im Königreich Sachsen und mit 2,9 Meilen im Königreich Böhmen liegende Zittau-Reichenberger Eisenbahn ist Eigenthum einer Actien-Gesellschaft, der Betrieb wird aber von der „Königl. Staats-Eisenbahn-Direktion zu Dresden" vertragsweise geleitet.

Die Gesellschaft wird durch das aus 3 Mitgliedern bestehende Direktorium, welches zugleich auch für die Löbau-Zittauer Eisenbahn fungirt, vertreten. Diesem steht ein aus 9 Gesellschafts-Mitgliedern bestehender Ausschuß berathend und beaufsichtigend zur Seite.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

zu Kol. 2. Die Zahl und die Gehalte ꝛc. der Mitglieder der Direktion sind bei den Sächsischen östlichen Staatsbahnen aufgeführt.

„ „ 170. Kohlen und Coaks werden in den Registern nicht getrennt geführt, sondern es sind dieselben unter den Gütern der ermäßigten Klasse mitenthalten.

„ „ 177a. Das Gewicht der nach Stückzahl beförderten Thiere wird nicht notirt.

„ „ 223. Dies sind die Kosten der außergewöhnlichen Schneebeseitigung, da diejenigen des Schneeauswerfens für gewöhnliche Fälle von dem übrigen Unterhaltungs-Aufwande sich nicht scheiden lassen.

„ „ 230—233. Hier haben nur die Kosten für die verwendeten Materialien aufgenommen werden können, da die bezüglichen Löhne von denen für die übrigen Bahnhofs-Arbeiten nicht zu trennen sind.

„ „ 346. Hierunter haben die Signal- und Schlagwärter Aufnahme gefunden; einer derselben versieht zugleich den Billetverkauf an einer Haltestelle, wofür er eine angemessene jährliche Vergütung erhält.

„ „ 349, 379 u. 382. Das bei der Löbau-Zittauer Eisenbahn aufgeführte Personal des Bahnamtes Zittau fungirt zugleich für die Zittau-Reichenberger Eisenbahn; die Gehalte und Remunerationen derselben werden gemeinschaftlich von beiden Bahnen getragen

zu Kol. 368 u. 407. Die bei den Sächsischen östlichen Staatsbahnen in diesen Kol. aufgeführten „1 Betriebs-Ober-Inspektor" und die beiden „Kassen-Inspektoren" fungiren zugleich für die Zittau-Reichenberger Eisenbahn.

„ „ 430—449. Die Beamten- Pensions- ꝛc. Kasse ist mit derjenigen für die Angestellten der Sächsischen Staatsbahnen vereinigt und enthält der Bericht der Sächsischen östlichen Staatsbahnen unter No. V. resp. die Statistik pro 1863 Seite 165 u. 166 das Nähere hierüber.

18a. Oberschlesische Eisenbahn.

I. Das **Bahngebiet** der Oberschlesischen Eisenbahn umfaßte ult. 1864:

1) die Hauptbahn von Breslau nach Myslowitz . . . . . 26,06 Meilen
und von Myslowitz nach Slupna (Landesgrenze) . . . . . 0,23 „
zusammen 26,29 Meilen;

2) folgende Zweigbahnen:

a) von Zabrze nach der Coaks-Anstalt und den Schächten der „Königin-Louise-Grube" (nach erfolgter Veräußerung eines Theils derselben) . . . . . 0,17 Meilen,
b) von Gleiwitz nach der Gleiwitzer Hütte . . . . . 0,12 „
c) „ Kattowitz nach der „Emanuelssegen-Grube" und „Idahütte" . . . . 1,70 „
d) „ Morgenroth nach der „Karl-Emanuel-Grube" . . . . . 0,39 „
e) „ Myslowitz über Neuberun nach Oswiecim . . . . . 3,04 „
f) „ Kattowitz (Schoppinitz) nach der Landesgrenze bei Sosnowice . . . . 0,24 „
g) „ Morgenroth nach Tarnowitz . . . . . 2,31 „
h) „ Kattowitz nach „Karolinen-Grube" (Hohenlohe-Hütte) mit einer Abzweigung von 0,07 M. nach der Maschinen-Bau-Anstalt . . . . . 0,70 „
i) von Schwientochlowitz nach Königshütte . . . . . 0,39 „
zusammen . . . . . 9,06 „
Ueberhaupt 35,35 Meilen.

Außer den vorstehend aufgeführten Zweigbahnen werden für Rechnung Fremder unterhalten und für den Güterverkehr benutzt:

a) die Zweigbahn Kunigunden Weiche (zwischen Kattowitz und Myslowitz) nach der Louisenglücks-Grube . . . . . 0,37 Meilen,
b) die seit Ende 1863 eröffnete Zweigbahn Königshütte-Erbreichschacht . . 0,14 „
zusammen . . . . . 0,51 „
Von diesen . . . . . 35,86 Meilen
ist aber die Zweigbahn von Gleiwitz nach der Gleiwitzer Hütte von . . . . . 0,12 „
in Abzug zu bringen, weil sich dieselbe im Jahre 1864 nicht im Betriebe befand. Es verbleiben 35,74 Meilen,
von welchen verpachtet sind:

a) die Strecke Myslowitz-Slupna-Landesgrenze . . . . . 0,23 Meilen
an die a. p. Kaiser Ferdinands Nordbahn;
b) die Zweigbahn Kattowitz-Emanuelssegen-Grube-Idahütte von . . . . 1,70 „
an die Wilhelmsbahn;
c) die nicht betriebene Zweigbahn zur Kattowitzer Maschinenbau-Anstalt . . 0,07 „
zusammen . . . . . 2,0 „
Im Betriebe verbleiben mithin . . . . . 33,74 Meilen;

3) die schmalspurigen Pferdebahnen im Oberschlesischen Bergwerks- und Hüttenreviere, ein besonderer, an die Hauptbahn sich anschließender Komplex von . . . . . 12 Meilen,
welcher in den vorliegenden statistischen Notizen aber nur bei Kol. 76 berücksichtigt ist.

II. **Besitz-Verhältnisse.** Die Kosten des Baues der 0,37 Meilen langen Zweigbahn von Kunigunden-Weiche (zwischen Kattowitz und Myslowitz) nach der Louisenglücks-Grube sind zwar auch von der Oberschlesischen Eisenbahn-Gesellschaft bestritten worden, die Gewerkschaft der Louisenglücks-Grube hat dieselben jedoch vertragsmäßig binnen 10 Jahren (die Bahn ist eröffnet am 1. November 1861) zu amortisiren. Nach vollendeter Amortisation erlangt die Gewerkschaft das Eigenthum an der Bahnanlage mit Ausnahme des Grund und Bodens, welcher Eigenthum der Eisenbahn-Gesellschaft verbleibt.

III. Den **Fahrbetrieb** zwischen den Endstationen Neuberun und Oswiecim (dem Grenzbahnhofe der Kaiser Ferdinands Nordbahn) vermitteln die Bahnzüge der Oberschlesischen Eisenbahn, denjenigen zwischen Kattowitz und Sosnowice (dem Grenzbahnhofe der Warschau-Wiener Bahn) die Bahnzüge der letzteren.

Auf der schmalspurigen Pferdebahn ist das gesammte Fuhrgeschäft einem Unternehmer pachtweise überlassen. Das vorwiegend in Steinkohlen, Galmei und Eisenerz bestehende Beförderungs-Quantum umfaßte 12 105 065 Centner mit 15 629 399 Centnermeilen und einer Einnahme von 79 454 Thlrn.

IV. Ueber die **Verwaltung** der Oberschlesischen und die **Betriebsleitung** der Stargard-Posener Eisenbahn enthält der Jahrgang 1862 der Statistik S. 25, sowie die vorhergehenden Jahrgänge das Nähere.

Veränderungen hiergegen sind im Jahre 1864 nicht vorgekommen.

V. **Industrielle Anlagen.** Die Oberschlesische Eisenbahn-Gesellschaft besitzt eine aus 194 Tulait'schen und 20 Kuppel-

Oefen bestehende Coaks-Anstalt in Zabrze nebst einem damit verbundenen Kohlenquetschwerke und einer Chamottfabrik. Die Anlagekosten von 42 Oefen nebst Zubehör werden vertragsmäßig von der Königl. Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn verzinst und amortisirt.

Es waren im Jahre 1864 während 9 Monaten 110, während 2 Monaten 90 und während 1 Monats 130, durchschnittlich monatlich 108⅓ Dulaitsche Oefen und während 12 Monaten 20 Kuppelöfen im Betriebe. Verkoakt wurden 120 525 Centner Stück- und 870 857 Ctr. Kleinkohlen, zusammen 991 382 Centner, und daraus 521 321 Ctr. Stück- und 44 580 Ctr. Kleinkoaks gewonnen.

Abgesetzt wurden 1190 Centner Stückkoaks und 16 194 Centner Kleinkoaks für eigene Zwecke der Bahnverwaltung, ferner 519 368 Centner Stückkoaks und 28 386 Centner Kleinkoaks an Fremde.

In der Chamottfabrik wurden 15 327 Stück Chamottsteine größeren und 56 556 Stück gewöhnlichen Formats hergestellt, 500 Stück ersterer und 20 881 Stück letzterer Sorte für eigene Zwecke der Bahnverwaltung abgegeben und 14 827 Stück der ersteren und 35 675 Stück der letzteren Sorte an Fremde verkauft.

Aus dem Verkaufe des Coaks ist ein Gewinn von 15 127 Thlrn. (im Vorjahr 3204 Thlr.) und aus dem Verkaufe der Chamottsteine ein Gewinn von 908 Thlrn., jedoch ohne Inbetrachtnahme der Verzinsung und Amortisation des Anlage-Kapitals, erzielt worden.

VI. **Beamten-Pensionskasse.** Außer der, für im Staatsdienste nicht definitiv angestellte Beamte bestehenden Pensions- und Unterstützungskasse, worüber das Nähere in Kol 430—449 der Tabellen enthalten ist, besteht noch eine Pensionskasse für definitiv im Staatsdienste angestellte Beamte, welche ult. 1864 einen Bestand von 35 916 Thlrn. und 370 Theilnehmer hatte.

Außerdem bestehen noch: eine Unterstützungskasse für die Werkstatts-Arbeiter mit einem Bestande von 4161 Thlrn. ult. 1864, eine Krankenkasse (ohne Bestand) und eine Unterstützungskasse der Fabrikarbeiter mit einem Bestande von 10 880 Thlrn. und 955 Theilnehmern, sowie eine Arbeiter-Kranken- und Unterstützungskasse mit einem Bestande von 1977 Thlrn. und 1200 Theilnehmern.

VII. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

zu Kol. 12. Von den hier aufgeführten 33,74 Meilen werden für den Personenverkehr benutzt:

1) die Hauptbahn Breslau-Myslowitz-Oswiecim	29,10	Meilen,
2) die Zweigbahnen:		
a) von Schoppinitz nach der Grenze bei Sosnowice	0,24	„
b) von Morgenroth nach Tarnowitz	2,31	„
c) von Schwientochlowitz nach Königshütte von 0,39 M. vom 1. Januar bis 1. März, von wo ab der Personen-Verkehr eingestellt wurde, also $\frac{0,39 \cdot 2}{12}$	0,06	„
zusammen	31,71	Meilen.

Auf den übrigen Zweigbahnen findet dagegen nur Güterverkehr statt.

„ „ 13. In den Tarifen wird die Bahnlänge für den Personenverkehr auf 34,2 Meilen und für den Güterverkehr auf 33,7 Meilen angenommen. Dem Personengeld-Tarife liegt in der Hauptsache noch ein älterer Meilenzeiger zum Grunde, in welchem die einzelnen Strecken, wie folgt, abgerundet sind:

1) die Hauptbahn Breslau-Myslowitz-Oswiecim auf	30,5	Meilen,
2) die Zweigbahnen a) Schoppinitz nach der Grenze bei Sosnowice	0,2	„
b) Morgenroth-Tarnowitz	2,5	„
c) Schwientochlowitz-Königshütte	1,0	„
Summe wie oben	34,2	Meilen.

„ „ 76. Diese Summe bezieht sich auf sämmtliche Unternehmungen der Oberschlesischen Eisenbahn-Gesellschaft, mit Ausschluß der Breslau-Posen-Glogauer Eisenbahn.

„ „ 77. Hierin sind auch die Verwaltungskosten während der Bauzeit enthalten.

„ „ 86 u. 87. Die hier aufgeführten Summen beziehen sich auf das zum Bau der Hauptbahn und der Zweigbahnen (siehe ad I. 2 dieses Berichts), mit Ausschluß der schmalspurigen, verwendete Anlage-Kapital. Das für die letzteren, einschließlich der Baukosten der Maschinenbau-Anstalt zu Kattowitz im Betrage von 195 211 Thlrn., verwendete Anlage-Kapital beträgt 3 388 279 Thlr. und pro Meile Bahnlänge (12 Meilen) 282 357 Thlr.

„ „ 97b, 99a, 101b, 114b, 115b, 148b u. 149b. Diesen Durchschnittsberechnungen sind mit Bezug auf die Bemerkung zu Kol. 12 die für den Personenverkehr benutzten 31,71 Meilen der Oberschlesischen Eisenbahn und 27,84 Meilen der Breslau-Posen-Glogauer Eisenbahn = 59,55 Meilen oder 448,53 Kilometer zu Grunde gelegt worden.

„ „ 122 u. 151a. Hiervon kommen

auf die Oberschlesische Eisenbahn	282 416	Nutzmeilen und	19 429 681 Achsmeilen,
und auf die Breslau-Posen-Glogauer Eisenbahn	106 557	„ „	5 171 399 „

„ „ 123d. Material- und Arbeitszüge werden nach Bedürfniß abgelassen, die Anzahl derselben jedoch nicht notirt.

„ „ 137a. Hierin sind 8908 Thlr. Kohlenprämien und 1475 Thlr. Kosten der Heizung der Wasserstationen enthalten.

„ „ 140. Die Postwagen der Oberschlesischen Eisenbahn haben zurückgelegt:

auf den eigenen Bahnen	260 851	Achsmeilen,
auf fremden Bahnen	123 842	„
zusammen	384 693	Achsmeilen,

fremde Postwagen legten auf den eigenen Bahnen zurück . . . . . 99 466 Achsmeilen,
mithin eigene und fremde auf den eigenen Bahnen . . . . . 360 317 Achsmeilen.

zu Kol. 173b. Außerdem sind 1 239 336 Centner (3 150 447 Centnermeilen) Erd- und Kiesmassen zur Unterhaltung des Bahnkörpers frachtfrei befördert worden.

„ „ 175b. Die Anzahl der beförderten Eisenbahn-Fahrzeuge wird nicht notirt.

„ „ 175c. Dies sind Militair-Fahrzeuge. Außerdem sind noch 1524 Centner Militair-Effekten befördert, wofür die Einnahme aber in Kol. 195 mitenthalten ist.

„ „ 176. Es sind befördert worden:
3557 Pferde mit einer Einnahme von 6355 Thlrn.
4874 Militair-Pferde mit einer Einnahme von 15 748 Thlrn.

„ „ 180f. Dies sind die von den tarifirten Betriebsdienst- und Baugütern (Kol. 173a) zurückgelegten Centnermeilen. Die frachtfrei beförderten 902 729 Ctr. (Kol. 173b) haben 12 003 234 Centnermeilen und jeder Ctr. durchschnittlich 13,30 Meilen durchfahren.

„ „ 186a u. 198. Diesen Durchschnittsberechnungen liegt ebenfalls die für den Personenverkehr benutzte Bahnlänge von 31,71 Meilen zu Grunde.

„ „ 261—266. Dem in Kol. 259a nachgewiesenen Ueberschusse von . . . . . 2 811 399 Thlrn.
treten noch hinzu: der Uebertrag aus dem Vorjahre mit . . . . . 1142 „
an Resten und Defekten . . . . . 104 „
und der Ueberschuß aus dem Betriebe der schmalspurigen Zweigbahnen mit . 49 149 „
so daß hier (in Kol. 261—266) . . . . . 2 861 794 Thlr.
als verwendet nachgewiesen sind.

„ „ 344, 350 u. 355. Von den hier aufgeführten Beamten fungirt je einer gemeinschaftlich mit der Breslau-Posen-Glogauer Eisenbahn.

„ „ 349, 379, 383—386 u. 389. Desgl. von den hier aufgeführten je einer mit der Stargard-Posener Eisenbahn.

„ „ 359. Die hier aufgeführten Beamten fungiren für die Oberschlesische, Breslau-Posen-Glogauer und Stargard-Posener Eisenbahnen.

„ „ 390. Desgl. der Obermaschinenmeister.

18b. Breslau-Posen-Glogauer Eisenbahn.

I. Die **Verwaltung** dieser Bahn, welche einen Theil des Unternehmens der Oberschlesischen Eisenbahn-Gesellschaft bildet, führt die „Königl. Direktion der Oberschlesischen Eisenbahn." Das Nähere hierüber, sowie über die Seitens des Staats übernommene Zins-Garantie des in dem Unternehmen verwendeten Anlage-Kapitals ist in dem Jahrgange 1862 der Statistik S. 26, sowie in den vorhergehenden Jahrgängen enthalten. Veränderungen hiergegen sind auch im Jahre 1864 nicht vorgekommen.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

zu Kol. 86. Das bis ult. 1863 verwendete Anlage-Kapital beträgt . . . . . 12 512 092 Thlr.
Hiervon sind in Abzug zu bringen:
a) die Betriebs-Ueberschüsse pro 1856 u. 1857 mit . . 303 691 Thlrn.,
weil die Bahn von der Zeit ihrer Eröffnung bis ult. 1857 für Rechnung des Baufonds betrieben wurde;
b) die im Jahre 1864 erfolgten extraordinairen Einnahmen, als: Grundsteuer-Ablösung, Vergütigung der Oberschlesischen Eisenbahn an Wagenmiethen, desgl. für Wagenbenutzung und an Verwaltungskosten pro 1856 und 1857 von zusammen . . . . . 53 372 „
Summe . . . . . 357 063 „
so daß das bis ult. 1864 wirklich verbrauchte Anlage-Kapital sich nur auf . 12 155 029 Thlr. beläuft, wie hier angegeben ist.

„ „ 173b. Außerdem sind noch 141 056 Centner (590 271 Centnermeilen) Material zur Unterhaltung des Bahnkörpers frachtfrei befördert worden.

„ „ 175b. Die Anzahl der beförderten Eisenbahn-Fahrzeuge wird nicht notirt.

„ „ 175c. Dies sind Militair-Fahrzeuge. Außerdem sind noch 88 Centner Militair-Effekten befördert worden, wofür die Einnahme aber in Kol. 195 mitenthalten ist.

„ „ 176a. Es sind befördert worden:
2308 Pferde mit einer Einnahme von . . . . . 3926 Thlrn.
u. 39 Militair-Pferde mit einer Einnahme von . . 158 „

„ „ 180f. Dies sind die von den tarifirten Betriebsdienst- und Baugütern (Kol. 173a) zurückgelegten Centnermeilen. Die frachtfrei beförderten 141 056 Ctr. (Kol. 173b) haben 1 541 274 Meilen und jeder Z.-Ctr. durchschnittlich 10,92 Meilen durchfahren.

„ „ 344, 350 u. 355. Außer den hier aufgeführten Beamten fungirt noch je einer der Oberschlesischen Eisenbahn gleichzeitig für die Breslau-Posen-Glogauer Eisenbahn.

19. Stargard-Posener Eisenbahn.

I. **Verwaltung.** Die Stargard-Posener Eisenbahn, welche Eigenthum der gleichnamigen Eisenbahn-Gesellschaft ist, wird für Rechnung der letzteren vom Staate durch die „Königl. Direktion der Oberschlesischen Eisenbahn" verwaltet, welche auch die Gesellschaft nach Außen hin vertritt, während der Staats-Verwaltung gegenüber die Gesellschaft durch einen aus 5 Mitgliedern bestehenden Verwaltungsrath repräsentirt wird, welcher in wichtigen Angelegenheiten mit seinem Beirathe zu hören ist.

II. Außer der **Beamten-Pensionskasse** (Kol. 430—449 der Tabellen) besteht noch eine Beamten-Sterbekasse mit einem Bestande von 1322 Thlrn. und 776 Mitgliedern und eine Arbeiter-Kranken- und Unterstützungskasse mit einem Bestande von 303 Thlrn. ult. 1864.

III. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

zu Kol. 123d. Material- und Arbeitszüge werden nach Bedürfniß abgelassen, die Anzahl derselben jedoch nicht notirt.
„ „ 137a. Hierin sind 1385 Thlr. Kosten für Heizen der Wasserstationen enthalten.
„ „ 140. Von den hier aufgeführten Achsmeilen haben die der Berlin-Stettiner Eisenbahn zugewiesenen Postwagen 19586 und diejenigen der Oberschlesischen Eisenbahn 98 589 Achsmeilen durchlaufen.
„ „ 173b. Außerdem sind noch 809 102 Ctr. (2 020 278 Centnermeilen) Kies ꝛc. zur Unterhaltung des Bahnkörpers frachtfrei befördert worden.
„ „ 175b. Die Anzahl der beförderten Eisenbahn-Fahrzeuge wird nicht notirt.
„ „ 180f. Dies sind die von den tarifirten Betriebsdienst- und Baugütern (Kol. 173a) zurückgelegten Centnermeilen. Die frachtfrei beförderten (Kol. 173b) haben 1 717 858 Centnermeilen und jeder Centner durchschnittlich 15,13 Meilen zurückgelegt.
„ „ 260. Hierin sind auch 26 Thlr. Reste des Vorjahres enthalten.
„ „ 349, 379 u. 383—386. Außer den hier aufgeführten Beamten fungirt noch je einer der Oberschlesischen Eisenbahn gleichzeitig für die Stargard-Posener Eisenbahn.
„ „ 359 u. 389. Ebenso sind die bei der Oberschlesischen Eisenbahn aufgeführten: 1 Telegraphen-Sekretair, 2 Hülfsarbeiter, 1 Bote und 1 Sekretair des Ober-Güterverwalters mit der Stargard-Posener Eisenbahn gemeinschaftlich.

20. Rhein-Nahe-Eisenbahn.

I. **Verwaltung.** Die Rhein-Nahe-Eisenbahn ist Eigenthum einer Actien-Gesellschaft und wird für deren Rechnung vom Staate, welcher auch den Bau ausgeführt hat, durch die „Königl. Preuß. Eisenbahn-Direktion zu Saarbrücken" verwaltet. Die Interessen der Gesellschaft werden der Königl. Direktion gegenüber durch einen aus 7 Mitgliedern bestehenden Verwaltungsrath vertreten.

II. Ueber die **Trajekt-Anstalt zwischen Bingerbrück und Rüdesheim,** sowie über die zum Betriebe derselben gehörenden, mit der Herzogl. Nassauischen Staats-Eisenbahn gemeinschaftlichen beiden eisernen Dampfschiffe ꝛc. ist in den Jahrgängen 1862 und 1863 der Statistik S. 27 resp. 179 das Nähere enthalten.

Im Jahre 1864 wurden noch 2 Schalden angeschafft und die für den Schiffsverkehr und für die bessere Nutzbarmachung der Hafenanlage zu Bingerbrück erforderliche Regulirung des linken Rheinarmes an der Mäusethurm-Insel resp. die Herstellung eines geeigneten Schiffahrtweges in diesem Rheinarme zwar in Angriff genommen, doch bis Ende des Jahres nicht beendet. Es sind aber die Regulirungs-Arbeiten der Vollendung nahe.

Es wurden im Jahre 1864 mittelst der Trajekt-Anstalt befördert:

41 894 Personen,	2673 Stück Rindvieh ꝛc.,
3693 Z.-Ctr. Reisegepäck,	56 Hunde,
1 919 884 „ Güter aller Art,	193 Eisenbahn-Fahrzeuge und
51 Pferde,	1 Equipage.

Der Einnahme-Antheil hierfür hat 12 145 Thlr. 22 Sgr. 9 Pfg. die Betriebskosten 9120 Thlr. 23 Sgr. 3 Pfg. und der Ueberschuß 3024 Thlr. 29 Sgr. 6 Pfg. betragen.

III. **Beamten-Pensions- ꝛc. Kasse.** Es bestehen

1) ein Pensions- und Unterstützungsfonds für die nicht definitiv angestellten Beamten der Rhein-Nahe-Bahn, welche ult. 1864 einen Bestand von 42 709 Thlrn. und 352 Theilnehmer hatte;
2) ein Pensionsfonds für die definitiv angestellten Beamten derselben Eisenbahn, welche ult. 1864 einen Bestand von 6073 Thlrn. hatte und 86 Theilnehmer zählte;
3) ein Krankenfonds für Beamte und Arbeiter, welcher bei Erkrankungen unentgeldlich ärztliche Hülfe, sowie Arznei und den Arbeitern in Stelle des Tagelohns ein mäßiges Pflegegeld gewährt. Am Schlusse des Jahres 1864 hatte dieser Fonds einen Bestand von 4215 Thlrn. und es nahmen an demselben ca. 318 Beamte und 400 Arbeiter Theil.

IV. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

zu Kol. 81b. Hierin sind auch die Anlagekosten der Wärterbuden und
„ „ 82. hier die der Haltestellen mitenthalten.
„ „ 89. Die Stamm-Actien sind vom Staate nicht garantirt, dagegen 6 000 000 Thlr. Prioritäts-Obligationen I. und 2 250 000 Thlr. Prioritäts-Obligationen II. Emission mit 4½ Proc.

zu Kol. 107. Die hier aufgeführten Dampfschiffe und Schalden gehören zu einer Hälfte der Rhein-Nahe-Eisenbahn-Gesellschaft und zur anderen Hälfte der Herzogl. Nassauischen Staats-Eisenbahn-Verwaltung.

„ „ 119. Diese Summe repräsentirt den Antheil an den Anschaffungskosten der mit der Herzogl. Nassauischen Staats-Eisenbahn-Verwaltung gemeinschaftlichen Dampfschiffe und Schalden, sowie die Anschaffungskosten des Ausgleichungswagens ꝛc., welcher Eigenthum der Rhein-Nahe-Eisenbahn-Gesellschaft ist.

„ „ 161. Von der Gesammtzahl der Reisenden sind auf Retourbillets zu ermäßigten Preisen befördert worden:

in der I. Klasse	2828	Personen,
„ „ II. „	25 180	„
„ „ III. „	100 973	„
überhaupt	128 981	Personen,

welche bei der Frequenz doppelt in Ansatz gebracht worden sind.

„ „ 261a. Außerdem waren zur Verzinsung der Anleihen noch 73 056 Thlr. erforderlich, welche der Staat in Folge der von ihm übernommenen Zins-Garantie zuschießen mußte. Im Vorjahre betrug der Staatszuschuß 128 128 Thlr.

„ „ 267 ꝛc. u. 271 ꝛc. Ein besonderer Reserve- und Erneuerungsfonds besteht bei der Rhein-Nahe-Eisenbahn nicht, sondern es werden die bezüglichen Ausgaben aus den laufenden Betriebs-Einnahmen bestritten. Wären aber dergl. Fonds vorhanden, so würden die betreffenden Ausgaben betragen haben:

a) beim Reservefonds

für Bahnanlagen (Kol. 269a) 568 Thlr. und für Betriebsmittel (Kol. 269b) 2221 Thlr.;

b) beim Erneuerungsfonds

für Bahnanlagen (Kol. 273a) 25 675 Thlr. und für Betriebsmittel (Kol. 273b) 17 523 Thlr.

„ „ 360. Der hier aufgeführte Beamte verwaltet die Betriebs-Materialien.

„ „ 361. Dies sind Magazin-Aufseher.

„ „ 368, 371, 382, 383, 390, 396 u. 402—423. Die bei der Saarbrücker Eisenbahn in diesen Kolonnen aufgeführten Beamten fungiren auch für die Rhein-Nahe-Eisenbahn.

„ „ 389. Die Hälfte der Gehalte des Schiffspersonals wird von der Herzogl. Nassauischen Eisenbahn-Verwaltung zurückerstattet.

„ „ 390. Der Obermaschinenmeister, welcher für die Saarbrücker- und Rhein-Nahe-Eisenbahn fungirt, ist bei der ersteren Bahn aufgeführt.

„ „ 430—449. Die mit 34 252 Thlrn. beginnende Zeile bezieht sich auf den oben unter No. III. 1 näher bezeichneten Pensions- und Unterstützungsfonds für die nicht definitiv angestellten Beamten und die mit 4226 Thlrn. beginnende Zeile auf den ad 2 bezeichneten Pensionsfonds für die definitiv angestellten Beamten.

21. Wilhelms-Bahn.

I. Die **Verwaltung** der Wilhelms-Bahn, welche Eigenthum der gleichnamigen Gesellschaft ist, ging durch Vertrag vom 22. April 1857 auf den Staat über, welcher sie der „Königl. Preuß. Direktion der Wilhelms-Bahn" übertragen hat.

Die Rechte und Interessen der Gesellschaft werden der Königl. Direktion gegenüber durch einen aus 6 wirklichen und 3 stellvertretenden Mitgliedern bestehenden Verwaltungsrath vertreten, welcher in allen wichtigen Angelegenheiten mit seinem Gutachten zu hören ist.

II. Das **Bahngebiet** der Wilhelms-Bahn, welches gegen das Vorjahr unverändert geblieben ist, umfaßt:

1)	die Hauptbahn Cosel-Ratibor-Preußische Grenze	7,13	Meilen
	und die von der Kaiser Ferdinands Nordbahn gepachtete Strecke von der Preuß. Grenze bis Oderberg	0,44	„
2)	die Zweigbahnen a) Ratibor-Leobschütz	5,05	„
	b) Rendza-Rybnik-Nicolai-Idahütte	9,20	„
	nebst der von der Oberschlesischen Bahnverwaltung gepachteten Strecke Kattowitz-Idahütte-Emanuelsegen	1,64	„
	zusammen	23,46	Meilen.

Die Zweigbahn von Friedrichsgrube (zwischen Rybnik und Orzesche) nach Mittel-Lazisk von . 1,28 „ wurde im folgenden Jahre, am 16. August 1865, dem Betriebe übergeben.

III. **Neue Bahnlinien.** Die generellen Vorarbeiten für die Fortführung der Wilhelms-Bahn von Leobschütz über Neisse nach Frankenstein zum Anschluß an die Freiburger Bahn wurden im Jahre 1864 soweit gefördert, daß sich der Kostenpunkt mit genügender Sicherheit beurtheilen ließ. Nach vorläufiger Berichterstattung erklärte sich die General-Versammlung der Actionäre mit dem Projekte der Beschaffung des Baukapitals einverstanden und es soll nunmehr bei der Staatsregierung auf die Gewährung einer finanziellen Unterstützung hingewirkt werden, ohne welche die Durchführung des ganzen Unternehmens nicht in Aussicht genommen werden kann.

IV. Außer der **Beamten-Pensionskasse** für die nicht definitiv angestellten Beamten, worüber in Kol. 430—449 der Tabellen das Nähere enthalten ist, besteht noch ein Pensionsfonds für die definitiv angestellten Beamten, welcher ult. 1864 mit einem Bestande von 15 943 Thlrn. abschloß und 15 Theilnehmer hatte.

Ferner bestehen noch:

1) eine Arbeiter-Krankenkasse mit einem Bestande von 2162 Thlrn. ult. 1864 und 250 Betheiligten;
2) eine Beamten-Krankenkasse mit einem Bestande von 1095 Thlrn. ult. 1864 und 357 Betheiligten;
3) eine Beamten-Sterbekasse mit einem Bestande von 391 Thlrn. ult. 1864 und 380 Betheiligten.

V. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

zu Kol. 15a. Von der Hauptbahn wurde die erste Strecke am 1. Januar 1846 und die ganze Bahn am 1. September 1848 eröffnet.

Die Zweigbahnen wurden auf den Strecken Ratibor-Leobschütz und Nendza-Orzesche am 1. Oktober 1856, Orzesche-Nicolai am 30. Dezember 1856 und Nicolai-Idahütte resp. Kattowitz am 20. Dezember 1858 eröffnet.

„ „ 167. Das Gewicht der beförderten Postgüter wird nicht notirt, weil für deren Beförderung ein Pauschquantum (siehe Kol. 200) gezahlt wird.

„ „ 271—274. Ein Erneuerungsfonds ist nicht vorhanden; der Reservefonds hat den Zweck desselben mitzuerfüllen.

IIb. Privatbahnen

in eigener Verwaltung.

22. Aachen-Mastrichter Eisenbahn.

I. Ueber die **Verwaltung** der Aachen-Mastrichter Eisenbahn, sowie

II. über die mit der Aachen-Düsseldorfer Eisenbahn gemeinschaftlichen Strecken Aachen-Richterich (0,75 Meilen), Richterich-Kohlscheidt (780 Ruthen) und Kohlscheidt-Kämpchen (720 Ruthen) enthalten der Jahrgang 1863 der Statistik S. 181, sowie die vorhergehenden Jahrgänge das Nähere.

Veränderungen hiergegen sind im Jahre 1864 nicht eingetreten.

III. Das **Bahngebiet** ist gegen das Vorjahr ebenfalls unverändert geblieben. Dasselbe umfaßt:

1)	die von der Aachen-Mastrichter Eisenbahn-Gesellschaft gebaute Strecke Aachen-Mastricht-Hasselt	8,68 Meilen,
2)	die der Gesellschaft Mackenzie u. Comp. gehörige, gegen 50 Proc. der Brutto-Einnahme gepachtete Strecke Hasselt-Landen von	3,72 „
	zusammen	12,40 Meilen.

IV. **Bahn-Anlagen.** Im Betriebsjahre 1864 wurden 846,75 lfde. Ruthen Schienen, 5850 Querschwellen, 74 Weichenschwellen, 53 Stück Schutzschienen und 10 Schienen zu Weichen ausgewechselt.

V. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

zu Kol. 2c. Die Direktions-Mitglieder beziehen keinen Gehalt, sondern eine Tantième aus dem Reinertrage nach Maßgabe der zur Vertheilung kommenden Dividende.

„ „ 4. Von den 10 Mitgliedern der Kontrol-Kommission wohnen 5 auf Preußischem und 5 auf Niederländischem Gebiete.

„ „ 77—85. Die Vertheilung des Anlage-Kapitals auf die einzelnen Titel (mit Ausnahme der Signal-Vorrichtungen, „sonstigen Anlagen" und Betriebsmittel) resp. die genaue Angabe der Baukosten kann erst erfolgen, wenn die mit der Aachen-Düsseldorfer Eisenbahn-Gesellschaft gemeinschaftlich ausgeführten Baustrecken und Bauten festgestellt sind und gegenseitige Abrechnung stattgefunden hat. Von dem Anlage-Kapitale kommen demnächst noch diejenigen, im Wege des Prozesses festzustellenden Beträge in Abzug, welche die Aachen-Düsseldorfer Eisenbahn-Gesellschaft in Folge jener Abrechnung der Aachen-Mastrichter Eisenbahn-Gesellschaft zu erstatten hat.

„ „ 128 u. 130. Zur Feuerung der Lokomotiven wurde eine Mischung von Coaks, Briquetten und Steinkohlen, und zwar 340 Z.-Ctr. Coaks, 83 099 Z.-Ctr. Briquetten und 3100 Z.-Ctr. Kohlen, zusammen 86 539 Z.-Ctr. verbraucht. Davon wurden zum Anheizen, Stationiren und Rangiren 17 163 Z.-Ctr. und zum Fahrdienst 69 376 Z.-Ctr. verwendet. Der Durchschnittspreis dieses Brennmaterials betrug 6,56 Sgr. pro Z.-Ctr.

„ „ 136d. Dies ist der Durchschnittspreis pro 100 Z.-Pfd. Briquetten.

„ „ 210. In dieser Summe sind 15 807 Thlr. Reinertrag der Steinkohlengrube bei Kirchrath enthalten.

„ „ 287a. Dieser Unfall wurde durch Zusammenstoß einer leeren Maschine mit einem Kohlenzuge veranlaßt.

zu Kol. 344, 345, 347, 349, 350, 354, 355, 358, 379 u. 380. Von den hier aufgeführten Beamten sind gemeinschaftlich:

mit der Aachen-Düsseldorfer E.	mit der Lüttich-Mastrichter E.	mit der Lüttich-Limburger E.
1 Bahnmeister,	2 Bahnwärter,	1 Weichensteller,
10 Bahnwärter,	4 Weichensteller,	1 Stations-Vorsteher und
10 Weichensteller,	1 Stations-Vorsteher,	1 Stations-Assistent.
2 Stations-Vorsteher,	1 Stations-Assistent,	
1 Stations-Assistent,	1 Portier,	
1 Portier,	1 Nachtwächter,	
2 Nachtwächter und	1 Telegraphist,	
1 Telegraphist.	1 Einnehmer und	
	1 Gepäck-Expedient.	

„ „ 397 u. 398. Hierin sind die von den Werkstätten-Arbeitern verrichteten 21 151 Tagewerke und der Lohn dafür von 16 783 Thlrn. nicht mitenthalten.

23. Alberts-Bahn.

I. **Bahngebiet.** Die Alberts-Bahn besteht

1) aus der Hauptbahn Dresden-Tharandt . . . . . 1,81 Meilen,
2) aus mehreren nach Kohlenschächten rc. führenden Zweigbahnen in einer Gesammtlänge von . . 3,30 „
zusammen 5,11 Meilen.

Auf den Zweigbahnen findet Personen-Verkehr nicht statt.

Die Hauptbahn ist durch ein Geleise mit der Sächsisch-Böhmischen Staatsbahn und dadurch mit den in Dresden einmündenden Sächsisch-Schlesischen Staats- und Leipzig-Dresdener Privat-Eisenbahnen verbunden.

In Tharandt schließt sich die Tharandt-Freiberger Staatsbahn an, mit welcher direkter Personen- und Güterverkehr stattfindet.

II. Die **Betriebsmittel** sind im Jahre 1864 um 50 vierrädrige Kohlenwagen vermehrt worden.

III. **Einführung neuer Einrichtungen.** Seit dem 5. April 1864 ist die 4. Wagenklasse versuchsweise eingeführt und der Tarifsatz auf 15 Pf. pro Person und Meile festgesetzt worden.

IV. Eine **Beamten-Pensions- und Unterstützungskasse** tritt mit dem 1 Januar 1865 in's Leben. Derselben soll der in Kol. 445 der Tabellen aufgeführte Bestand excl. des für das Betriebsjahr 1863 bewilligten Betrages von 250 Thlrn. und des pro 1864 von den Gesellschafts-Vorständen gewährten Zuschusses von 500 Thlrn. als Grundkapital überwiesen werden.

V. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

zu Kol. 5. Hierin sind 300 Thlr. garantirte Tantième mitinbegriffen.

„ „ 90a. Dieser, aus den Betriebs-Ueberschüssen zur Erweiterung und Vervollständigung des Unternehmens verausgabte und hier aufgeführte Betrag ist bereits in dem verwendeten Anlage-Kapitale (Kol. 86) mitenthalten.

„ „ 96a. Hierunter befinden sich 3 bedeckte Güterwagen, welche zu Personenwagen IV. Wagenklasse mit je 40 Plätzen eingerichtet sind.

„ „ 97b, 99a, 114b, 148b u. 198. Diesen Durchschnittsberechnungen ist die Länge der Hauptbahn von 1,81 Meilen zu Grunde gelegt worden, da nur auf dieser Personenverkehr stattfindet.

„ „ 102b. Hierunter befindet sich ein Postwagen.

„ „ 170a. Bei Berechnung des Gewichts der in Tonnen beförderten Kohlen und Coaks sind pro Tonne Kohlen 4 Centner und pro Tonne Coals 2 Centner als Norm angenommen worden.

„ „ 176. Außer den hier notirten Thieren sind noch 1 Wagenladung Pferde und 176,5 Wagenladungen Rind- und anderes Vieh befördert worden.

„ „ 177. Das Gewicht der beförderten Thiere wird nicht notirt.

„ „ 186a. Dieser Durchschnittsberechnung ist die Tarifläge der Hauptbahn von 2,0 Meilen (Kol. 13) zu Grunde gelegt worden, weil nur auf dieser Personen befördert werden.

„ „ 230 u. 232. Dies sind die Kosten der verbrauchten Schmier- und Putzmaterialien.

„ „ 234. Hierin sind auch die Kosten der Beleuchtung der Bahn und der Bahnhöfe enthalten.

„ „ 430—449. Eine Beamten-Pensionskasse besteht zur Zeit noch nicht. Die hier notirten Beträge bilden aber einen vorläufigen Fonds zu einer später zu errichtenden derartigen Kasse. (Siehe ad IV dieses Berichts.)

24. Altona-Kieler Eisenbahn.

I. Das **Bahngebiet** der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft umfaßte im Jahre 1864

1) die Hauptbahn von Altona über Elmshorn und Neumünster nach Kiel . . . . . 14,08 Meilen,
2) die durch Vertrag vom 31. Dezember 1863 käuflich erworbene und am 1. Januar 1864 in

zu übertragen 14,08 Meilen

übertragen 14,08 Meilen

eigenen Betrieb übernommene Zweigbahn von Neumünster über Nortorf nach Rendsburg (frühere Rendsburg-Neumünstersche E.) . . . . . 4,62 „

zusammen 18,70 Meilen.

II. **Betrieb fremder Bahnen.** Die Direktion der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft hat im Jahre 1864 ebenso wie im Vorjahre den ökonomischen Betrieb auf der Glückstadt-Elmshorner Eisenbahn geleitet, während der technische Betrieb von der Direktion der Glückstadt-Elmshorner E.-G. selbst gehandhabt wurde.

III. **Neue Bahnlinien.** Der Bau der Ostholsteinischen Bahnen (Neumünster-Ascheberg-Plön-Eutin-Neustadt und Kiel-Ascheberg) wurde im Jahre 1864 begonnen und ein bedeutender Theil der Erdarbeiten vollendet. Die kleineren Brücken und Durchlässe sind theils fertig, theils in der Ausführung begriffen. Ebenso befindet sich die Brücke über die Postau bei Preetz — die bedeutendste auf der ganzen Bahn — in der Ausführung.

Der Holsteinische Theil der Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn ist soweit fertig, daß derselbe bereits zum Transport von Materialien benutzt werden konnte, während der Hamburgische Theil derselben wegen des Baues der Brücke über die Alster in Hamburg wohl noch längere Zeit in Anspruch nehmen wird.

IV. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

zu Kol. 5. Der ausführende Direktor ist zugleich Mitglied der Direktion und deshalb in Kol. 2b mitaufgeführt.

„ „ 15b. Die Altona-Kieler E. wurde am 18. September 1844 und die Rendsburg-Neumünstersche am 18. September 1845 eröffnet.

„ „ 76—82. Von dem hier aufgeführten Anlage-Kapitale kommen auf die

		Altona-Kieler E.	Rendsburg-Neumünstersche E.
Kol. 76.	Im Ganzen concessionirt	3 295 000 Thlr.	622 500 Thlr.
„ 77.	Vorarbeiten	156 654 „	8 600 „
„ 78.	Grunderwerb	415 172 „	30 306 „
„ 79.	Bahnkörper	839 634 „	244 417 „
„ 80.	Oberbau	883 868 „	201 802 „
„ 81b.	Signalvorrichtungen, electromagnetische	— „	5 364 „
„ 82.	Bahnhöfe und Wärterhäuser	1 054 905 „	62 922 „

„ „ 79. Das für den Bahnkörper verwendete Anlage-Kapital ist nur summarisch bekannt; es kann deshalb eine Vertheilung desselben auf die einzelnen Unter-Abtheilungen nicht stattfinden.

„ „ 85. Dies ist die Differenz zwischen Anlagekosten und Kaufsumme für die Rendsburg-Neumünstersche Bahn.

„ „ 88. Die Actien der Rendsburg-Neumünsterschen Eisenbahn sind am 1. Januar 1864 von der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft eingelöst. Die Kaufsumme ist durch temporaire Anleihen gedeckt worden.

„ „ 90a. Hiervon sind 407 053 Thlr. aus dem Reservefonds entnommen, der Ueberrest von 85 668 Thlrn. besteht in Agiogewinn bei verkauften 4 500 Stück Stamm-Actien.

„ „ 90b. Ebenso ist die hier aufgeführte Summe aus dem Reservefonds entnommen worden.

„ „ 116a. Von dieser Summe sind die Anschaffungskosten für 50 Güterwagen im Betrage von 56 519 Thlrn. auf die im Bau begriffenen Ostholsteinischen Bahnen gebucht worden.

„ „ 162a. Dies sind die beförderten Militairpersonen; wie viele davon im Binnen- und wie viele im direkten Verkehre befördert sind, kann nicht angegeben werden, weil hierüber Notizen nicht vorhanden sind.

„ „ 166, 180b, 184a, 190a u. 199. Die hier gemachten Angaben beziehen sich nicht allein auf die Eilgüter, sondern auch auf die „sperrigen" Güter.

„ „ 168, 180c, 184c, 190c u. 201. Dagegen beziehen sich diese Notizen nur auf die Frachtgüter der Normalklasse.

„ „ 178c. Die von den Militairpersonen zurückgelegten Meilen können ebenfalls nicht angegeben werden.

„ „ 205c. Dies sind Einnahmen für Militairbeförderungen.

„ „ 269b. Diese 12 000 Thlr. sind auf die im Jahre 1855 zur Vergrößerung der Betriebslokalitäten und Vermehrung der Betriebsmittel gemachte Anleihe zurückgezahlt worden.

„ „ 275. Die Betriebs-Bahnlänge war im Jahre 1864 um die angekaufte, 4,62 M. lange Rendsburg-Neumünstersche E. größer als im Vorjahre.

„ „ 276—279. Im Jahre 1863 wurden befördert: auf der Altona-Kieler E. . . . 567,881 Personen,

„ „ Rendsburg-Neumünsterschen E. 119,846 „

zusammen 687,727 Personen,

auf den vereinigten beiden Bahnen dagegen im Jahre 1864 . . 768,040 „

Güter wurden im Jahre 1863 befördert: auf der Altona-Kieler E. . . . . 3 321 379 Z.-Ctr.

„ „ Rendsburg-Neumünsterschen E. 839 734 „

zusammen 4 161 113 Z.-Ctr.

1864 dagegen auf den vereinigten beiden Bahnen . . . . . 3 577 512 „

Zu einer unmittelbaren Vergleichung der Frequenz beider Jahre sind vorstehende Zahlen nicht geeignet, weil in Folge der Vereinigung der Rendsburg-Neumünsterschen mit der Altona-Kieler E. auch die Buchführung eine andere geworden ist, indem z. B. Personen, welche 1863 beide Bahnen

benutzten, von jeder derselben notirt, 1864 dagegen (auf den vereinigten Bahnen) nur einmal verzeichnet wurden.

zu Kol. 336 u. 368. Die Oberleitung der Bahn- und Transport-Verwaltung befindet sich in Händen des in Kol. 2b mitaufgeführten ausführenden Direktors.

„ „ 374 u. 376. Von den hier aufgeführten Beamten fungiren 1 Zugführer und 3 Schaffner gleichzeitig für die Glückstadt-Elmshorner E.

„ „ 387. Dies sind Kofferträger und Packer.

„ „ 435. In dieser Summe ist der Bestand der aufgelösten Pensionskasse der Beamten der Rendsburg-Neumünsterschen E. von 9 042 Thlrn. enthalten.

„ „ 445. Ebenso hierin 14 798 Thlr., welche als besonderer Depositionsfonds von der Direktion der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft verwaltet werden.

25. Aussig-Teplitzer Eisenbahn.

I. Ueber die **Verwaltung** dieser Eisenbahn ist das Nähere in dem Jahrgange 1863 der Statistik S. 183 enthalten. Veränderungen hiergegen sind im Jahre 1864 nicht vorgekommen.

II. Das **Bahngebiet** besteht aus der von Aussig über Karbitz nach Teplitz führenden Hauptbahn von 2,42 Meilen
und aus 11 von der Hauptbahn sich abzweigenden Zweigbahnen nach Kohlengruben von zusammen 0,90 „
auf welchen aber nur Güterverkehr stattfindet. Ueberhaupt 3,32 Meilen.

III. Die **Betriebsmittel** wurden im Jahre 1864 um 1 Lokomotive und 10 Güterwagen vermehrt.

IV. **Neue Bahnlinien.** Wegen Verlängerung der Aussig-Teplitzer Eisenbahn von Teplitz bis Dux (späterhin bis Komotau) schweben zwischen der Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft und der Staatsregierung resp. den Fabrikbesitzern, deren Fabriken an dieser Linie liegen, Verhandlungen. Sobald dieselben zu einem genügenden Abschlusse gelangt sind, wird mit dem Bau begonnen werden, weil die Vorarbeiten schon größtentheils beendigt sind.

V. Außer der **Beamten-Pensionskasse** (Kol. 430–449 der Tabellen) besteht noch eine aus den Beiträgen der Betheiligten gebildete Kranken-Unterstützungskasse der Diener und Arbeiter, welche bei Erkrankungen freien Arzt, freie Medizin und ein mäßiges Pflegegeld gewährt.

VI. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

zu Kol. 15b. An diesem Tage wurde die Hauptbahn eröffnet. Die Zweigbahnen wurden später, die letzten derselben in den Jahren 1863 und 1864 dem Betriebe übergeben.

„ „ 97b, 99a, 101b, 114b, 148b, 149b u. 198. Diesen Durchschnittsberechnungen ist die Länge der Hauptbahn von 2,42 Meilen zu Grunde gelegt worden, weil nur auf dieser Personenverkehr stattfindet.

„ „ 169a u. 172. Hierin sind 806 Ctr. Equipagen, 13 473 Ctr. Effekten und 2 116 Ctr. befördertes Vieh mitenthalten.

„ „ 175a, 176a u. 177a. Nicht die Anzahl, sondern nur das Gewicht der beförderten Equipagen u. Thiere wird notirt; letzteres ist in Kol. 169a mitaufgeführt.

„ „ 203a. Ebenso ist hierin die Einnahme für Equipagen und Thiere enthalten.

„ „ 222. Dies sind die Feuerversicherungs-Prämien für die versicherten Gebäude u. Betriebsmittel.

„ „ 239. Diese Summe enthält auch die Kosten der Beleuchtung der Bahnhöfe und Signale.

„ „ 261b. Hiervon kommen auf die Amortisation der Prioritäts-Obligationen 2 500 Thlr. und auf die Amortisation der Actien 3 500 Thlr.

„ „ 262. Diese Summe repräsentirt die gezahlten Steuern und die Zinsen-Coupons-Stempel der Prioritäts-Obligationen und Actien.

26. Bayerische Ostbahnen.

I. **Rechnungs-Periode.** Das Rechnungs- und Betriebsjahr umfaßt nicht die Periode des Kalenderjahres, sondern beginnt mit dem 1. Oktober. Die vorliegenden statistischen Notizen beziehen sich auf den Zeitraum vom 1. Oktober 1863 bis ult. September 1864.

II. Das **Bahngebiet** der Bayerischen Ostbahnen umfaßte ult. September 1864 (dem Schlusse des Betriebsjahres) folgende Linien:

1) die Hauptbahn München-Regensburg-Nürnberg . . . . . 38,7 Meilen,

2) die Zweigbahnen:

a) Geiselhöring-Straubing-Passau . . . . . 12,3 Meilen,
und Passau-Landesgrenze . . . . . 0,20 Meilen,
welche an die Kaiserin-Elisabeth-Bahn verpachtet sind;

b) Schwandorf-Cham-Furth am Walde . . . . . 9,0 „
und Furth-Landesgrenze . . . . . 0,90 Meilen,
welche an die Böhmische Westbahn verpachtet sind;

c) (Schwandorf) Irrenlohe-Weiden, eröffnet am 1. Oktober 1863 . . . . 5,3 Meilen,
und Weiden-Mitterteich, eröffnet am 15. August 1864 . . . . . 5,25 „ } 10,55 „

d) Weiden-Bayreuth, eröffnet am 1. Dezember 1863 . . . . . 7,95 „

zusammen 78,6 Meilen.

Mit Rücksicht auf die Betriebs-Eröffnungs-Zeiten der Zweigbahnen ad c und d berechnet sich für die vorstehend aufgeführten Bahnlinien der Bayerischen Ostbahnen ein mittlerer Jahresdurchschnitt von 72,7 Meilen, auf welche sich die vorliegenden statistischen Notizen beziehen.

Die letzte im Bau begriffene Strecke von Mitterteich nach Eger von 2,48 Meilen wurde am 15. Oktober 1865 dem Betriebe übergeben.

III. Außer der **Beamten-Pensionskasse** (Rol. 430 bis 449 der Tabellen) besteht noch eine Unterstützungs-Kasse für die Arbeiter und Bediensteten und ein am 1. April 1864 in Thätigkeit getretener Sterbekassenverein.

Die erstere Kasse schloß ult. 1864 mit einem Bestande von 22 693 Thlrn. ab.

Der Sterbekassenverein hatte ult. 1864 2 721 Mitglieder; für jedes Mitglied beträgt die Eintrittsgebühr 12 Kr. und die jedesmalige Einzahlung bei einem eingetretenen Sterbefall 6 Kr.

An die Hinterbliebenen der im Jahre 1864 verstorbenen Mitglieder wurden 6 055 Thlr. überhaupt und pro Sterbefall im Durchschnitt 144 Thlr. ausgezahlt.

IV. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

zu Rol. 77–86. Die hier gemachten Angaben beziehen sich auf die älteren Strecken der Bayerischen Ostbahnen von 61,3 M. (cfr. ad II 1 u. 2a u. b dieses Berichts. Das Anlage-Kapital der im Jahre 1864 hinzugekommenen Strecken (ad II 2 c u. d dieses Berichts) beträgt nach den vorläufigen Ermittelungen 2 165 030 Thlr., die Baurechnungen waren aber noch nicht abgeschlossen und es kann deshalb eine Vertheilung auf die einzelnen Bautitel nicht stattfinden.

„ „ 85. Hierin sind 214 384 Thlr. Kosten der Betriebs- und 103 267 Thlr. Kosten der Werkstätten-Einrichtung, sowie eine Reserve für nachträgliche Bauten von 479 233 Thlrn. mitenthalten.

„ „ 190a. Die Ladungsfähigkeit der Postwagen von 2 400 Ctrn. ist hierin mitenthalten.

„ „ 115a. Ebenso hier die Anschaffungskosten derselben.

„ „ 167 u. 177. Das Gewicht der beförderten Postgüter und Thiere wird nicht notirt.

„ „ 194a. In dieser Summe sind 6 612 Thlr. Einnahmen für Militair-Transporte enthalten. Auch enthält dieselbe einen Theil der Einnahmen aus dem direkten Personenverkehre.

„ „ 194b. Dagegen repräsentirt die hier aufgeführte Summe die „Ersätze anderer Verwaltungen aus dem direkten Verkehre."

„ „ 202b. Ebenso die hier eingetragenen 196 409 Thlr.

„ „ 204. Dies sind die Einnahmen für Extratransporte.

„ „ 210. Von dieser Summe kommen 32 335 Thlr. auf Pacht für die an fremde Verwaltungen verpachtete Bahnstrecken, 27 415 Thlr. auf Wagenmiethe (Differenz zwischen gezahlter und empfangener), 28 316 Thlr. auf erstattete Werkstätten-Arbeiten, 17 252 Thlr. auf empfangene Zinsen u. s. w.

„ „ 211, 255 u. 259. Nach den Rechnungs-Normen der Bayerischen Ostbahnen, d. h. wenn die empfangenen „Ersätze anderer Verwaltungen aus dem direkten Verkehre" in Einnahme und die hinausvergüteten in Ausgabe gestellt werden, sowie ferner, wenn von den Einnahmen der im Betriebsjahre 1864 neu eröffneten Bahnstrecken 30 Proc. von vornherein als wahrscheinlicher Ueberschuß in Abzug gebracht werden (nur die Ausgaben dieser neuen Bahnlinien lassen sich nicht feststellen), dann würden betragen haben:

Rol. 211. Summe aller Einnahmen	2 546 916	Thlr.
„ 212. Durchschnittlich a) pro Meile Bahnlänge	35 033	„
„ Kilometer „	4 651	„
b) „ Nutzmeile „	7,82	„
„ 255. Summe aller Ausgaben	1 035 704	„
„ 256. Durchschnittlich a) pro Meile Bahnlänge	14 246	„
„ Kilometer	1 891	„
b) „ Nutzmeile	3,18	„
„ 259. Der Ueberschuß a) überhaupt	1 511 212	„
b) pro Meile Bahnlänge	20 787	„
„ Kilometer „	2 760	„

„ „ 221. Dies sind die Kosten der Beleuchtung der Bahnhöfe.

„ „ 243. Hier sind auch die nicht auf die Transportkräfte verwendeten Kosten für Brenn-, Schmier- u. Putz- ꝛc. Materialien aufgenommen worden.

„ „ 259c. Mit Bezug auf die Bemerkung zu 77—86 kann der Procentsatz, zu welchem sich das Anlage-Kapital verzinst hat, nicht angegeben werden.

„ „ 266. Dies sind die in der Erläuterung zu Rol. 211 ꝛc. erwähnten 30 Proc. von der Einnahme der im Betriebsjahre 1864 eröffneten Bahnstrecken.

„ „ 271—274. Die hier gemachten Angaben beziehen sich auf den „Mobiliar-Versicherungs-Fonds," welcher den Zweck hat: die Kosten der durch Brand oder sonstige Unglücksfälle entstandenen Beschädigungen zu decken.

„ „ 284. Der Ueberschuß der älteren Bahnlinien (60,3 Meilen)

betrug im Jahre 1864	a) überhaupt:		b) pro Meile Bahnlänge:
	1 511 212 Thlr.		25 103 Thlr.
im Vorjahre dagegen	1 390 378 „	u.	23 096 „
mithin im Jahre 1864 mehr	120 834 Thlr.	u.	2 007 Thlr.

zu Rol. 358. Dieser Beamte führt den Titel „Telegraphenrevisor."
„ „ 363—367 u. 397—401. Hierüber haben Aufschreibungen nicht stattgefunden.
„ „ 381. Dies sind „Einnehmergehilfen."
„ „ 390. Von den hier aufgeführten Beamten ist der eine „Ober-Maschinen-Ingenieur" (Geh. 2000 Thlr.) und die beiden anderen Maschinenmeister (Geh. 972 u. 1143 Thlr.)
„ „ 391. Dies ist der Assistent des Ober-Maschinen-Ingenieurs.
„ „ 403. Der hier aufgeführte Beamte führt den Titel „Direktions-Sekretair."
„ „ 412. Dies ist der „Haupt-Kassier" und
„ „ 413. dies der „Betriebs-Kassier."
„ „ 420. Dies ist der „Rechts-Konsulent" und
„ „ 421. dies der „Aktuar" desselben.

27. Berlin-Anhaltische Eisenbahn.

I. **Das Bahngebiet,** welches gegen das Vorjahr unverändert geblieben ist, umfaßt:

1) die Hauptbahn Berlin-Wittenberg-Bitterfeld-Halle		21,46	Meilen,
2) die Zweigbahnen: a) Wittenberg-Dessau-Cöthen		7,68	„
b) Jüterbogk-Röderau (einschließlich 0,22 M. Geleise zur Verbindung mit der Leipzig-Dresdener Eisenbahn)		10,60	„
c) Dessau-Bitterfeld		3 37	„
d) Bitterfeld-Leipzig (einschließlich der Verbindungsbahn zum Anschlusse an die Königl. Sächsische Staats-Eisenbahn)		4 29	„
	zusammen	47,40	Meilen.

Von der Hauptbahn ist die Strecke von Berlin bis Wittenberg doppelgeleisig.

II. **Betrieb.** Außer den vorstehend aufgeführten Linien hat die Berlin-Anhaltische Eisenbahn-Gesellschaft den Betrieb der am 1. November 1863 eröffneten, von Roßlau nach Zerbst führenden Herzogl. Anhaltischen Leopoldsbahn von . . . . . 1,74 „
welche Eigenthum des Herzogthums Anhalt ist, auf 15 Jahre kontraktlich übernommen.

Im ungetheilten Betriebe der Gesellschaft befinden sich also . . . . . 49,14 Meilen,
auf welche sich die vorliegenden statistischen Notizen beziehen.

Die Haupt-Betriebs-Resultate der Leopoldsbahn im Jahre 1864 waren folgende:

Von den Lokomotiven wurden zurückgelegt: in gemischten Zügen		3 891	Meilen,
in Arbeitszügen		53	„
	zusammen	3 944	Meilen.

Befördert wurden 41 665 Personen und 308 840 Ctr. Güter.

Die Einnahmen haben betragen a) aus dem Personenverkehre		10 233	Thlr.
b) „ „ Güterverkehre		5 891	„
	zusammen	16 124	Thlr.
Die Ausgaben betrugen dagegen a) für die Bahnverwaltung		7 803	Thlr.
b) „ „ Transportverwaltung		14 757	„
c) „ „ allgemeine Verwaltung		921	„
	zusammen	23 481	Thlr.

Vorstehende Betriebs-Ergebnisse sind in den Tabellen Rol. 121, 122, 161, 172, 197, 208, 211, 226, 244, 252 u. 255 mitenthalten.

III. **Bahn-Anlagen.**

1. Geleise. Die Ausweichungsgeleise der Stationen Bergwitz und Burgkemnitz wurden im Jahre 1864 so weit verlängert, daß eine Kreuzung zweier Güterzüge auf denselben stattfinden kann.

Auf dem Bahnhofe Berlin hat ebenfalls eine erhebliche Ausdehnung der Geleiseanlagen auf dem jenseits des Schifffahrts-Kanals angekauften Terrain stattgefunden.

2. Stationsbauten. Auf dem Bahnhofe Berlin wurde ein neuer Güterspeicher mit Beamtenwohnung, sowie mit den für Zoll- und Steuerabfertigung nothwendigen Lokalitäten erbaut.

Das Administrations-Gebäude in Jüterbogk wurde erweitert, in Blönsdorf ein Wohnhaus für 4 Bahnwärterfamilien und in Roßlau ein Postgebäude erbaut.

IV. **Betriebsmittel.** Im Laufe des Jahres 1864 wurden 3 Lokomotiven außer Dienst gestellt. Der Wagenpark wurde dagegen um 16 vierrädrige Personenwagen, 20 offene und 25 bedeckte Lastwagen, 3 Bahnmeister-Streckenwagen und 3 Bahnhofswagen vermehrt.

V. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

zu Rol. 15. Die Betriebs-Eröffnung der einzelnen Bahnstrecken fand in nachstehender Reihenfolge statt:

a) ältere Linien

am 1. September 1840 Cöthen-Dessau,
„ 1. Juli 1841 Berlin-Jüterbogk,
„ 18. August 1841 Dessau-Coswig,
„ 28. „ „ Coswig-Wittenberg,
„ 10. September 1841 Wittenberg-Jüterbogk,
am 1. Juli 1848 Jüterbogk-Herzberg,
„ 1. Oktober 1848 Herzberg-Röderau;

b) neuere Linien

„ 17. August 1857 Dessau-Bitterfeld,
„ 1. Februar 1859 Bitterfeld-Halle u. Leipzig,
„ 3. August 1859 Wittenberg-Bitterfeld.

zu Kol. 104a. Hiervon sind 59 Erdtransport-, 71 Bahnmeister- und 29 Bahnhofswagen.

„ „ 128a. Diese Quantität Coals wurde beim Rangiren und Reservedienst verbraucht.

„ „ 195. Dies sind die Einnahmen für Extratransporte (Militair-Beförderungen u. s. w.).

„ „ 234. Hierin sind auch die Kosten der Beleuchtung der Bahn, Expeditionslokale ꝛc. enthalten.

„ „ 236. Dies sind die Kosten der An- und Abfuhr der Güter.

„ „ 240. Die hier aufgeführte Summe repräsentirt die Differenz zwischen gezahlter und empfangener Wagenmiethe.

„ „ 251. In dieser Summe sind 5 687 Thlr. Zuschuß zum Pensionsfonds enthalten.

„ „ 271. Die Differenz zwischen dem in der Statistik pro 1863 angegebenen und dem hier vorgetragenen Bestande besteht darin, daß die zum Neubau der Elsterbrücke bei Premsendorf reservirten Gelder beim Erneuerungsfonds, zuletzt im Betrage von 89 332 Thlrn., geführt wurden. Nach der im Jahre 1864 erfolgten Beendigung des Baues wurde die qu. Summe disponibel und ist behufs anderweitiger Verwendung bei dem gedachten Fonds abgesetzt worden.

„ „ 275—282. Zur Vergleichung des Verkehrs und Ertrages mit dem Vorjahre sind nur die auf die Berlin-Anhaltische Eisenbahn von 47,40 Meilen (siehe ad I dieses Berichts) Bezug habenden Notizen geeignet, weil die Leopoldsbahn im Jahre 1863 nur 2 Monate im Betriebe war.

Es sind deshalb, nachdem von den in Kol. 161 u. 172 aufgeführten Transporten und den in Kol. 211 u. 255 aufgeführten Einnahmen und Ausgaben die Transporte, Einnahmen und Ausgaben der Leopoldsbahn (ad II dieses Berichts nachrichtlich mitgetheilt) in Abzug gebracht sind, die sich alsdann ergebenden Betriebs-Resultate den in der Statistik pro 1863 aufgeführten, auf die Berlin-Anhaltische Eisenbahn Bezug habenden, gegenübergestellt worden. Der Zuschuß zum Pensionsfonds von 5687 Thlrn. ist aber den Ausgaben (nicht dem Ueberschusse) hinzugerechnet, welche sich alsdann auf 980 333 Thlr. erhöhen, wogegen sich der Ueberschuß pro 1863 um dieselbe Summe vermindert, mithin 1 596 901 Thlr. beträgt.

28a. Berlin-Hamburger Eisenbahn.

I. **Organisation der Verwaltung.** Außer der Direktion, welche ihren Sitz in Berlin hat, besteht noch eine Direktions-Deputation in Hamburg, deren Geschäfte ein dorthin abgeordnetes Mitglied der Direktion versieht.

II. **Bahngebiet.** Durch die Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft sind erbaut:

a) die Hauptbahn von Berlin bis Bergedorf	35,88	Meilen,
b) die Zweigbahn von Büchen bis Lauenburg	1,72	„
zusammen	37,57	Meilen.
Außerdem hat dieselbe die von der Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn-Gesellschaft erbaute Bahn von Bergedorf bis Hamburg pachtweise übernommen	2,09	„
Im ungetheilten Betriebe der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Verwaltung befinden sich also	39,66	Meilen.

Sämmtliche in den vorliegenden Tabellen unter „Berlin-Hamburger" Eisenbahn aufgeführten statistischen Notizen (ausschließlich der Kol. 76—89, hinsichtlich deren auf die betreffende nachfolgende Erläuterung verwiesen wird) beziehen sich auf die vorgenannten, im Betriebe vereinigten drei Bahnstrecken.

III. **Bahn-Anlagen.** Im Jahre 1864 wurden zur Vervollständigung der Bahn-Anlagen folgende größere Bauten ausgeführt resp. beendet:

1) Die Elbtrajekt-Anstalt zwischen Lauenburg und Hohnstorf wurde soweit hergestellt, daß sie am 15. März 1864 eröffnet werden konnte.

2) Das zweite Geleise wurde hergestellt auf den Strecken: Rauen-Paulinenaue, Zernitz-Glöwen, Wilsnack-Wittenberge und Grabow-Ludwigslust, so daß die Länge der doppelgeleisigen Strecken sich um rot. 7 Meilen vermehrt hat.

Die Länge der Bahnhofs-Nebengeleise hat sich um 1122,66 Ruthen vermehrt.

Es wurden ferner 650 lfde. Ruthen aus Stuhlschienen bestehende Geleise gegen Vignols-Schienen ausgewechselt, 45 Weichen neu eingelegt und 3 Drehscheiben von 24—36′ Durchmesser neu hergestellt.

3) Bei Station 5,61 ist zur Ueberführung des zweiten Geleises eine eiserne Brücke ausgeführt. Ebenso eine eiserne Gitterbrücke von 50′ Spannweite über den Herz'schen Kanal bei Wittenberge.

4) 12 hölzerne optische Telegraphen sind durch eiserne ersetzt.

5) In Berlin wurde ein Wagenreparatur-Werkstatts-Gebäude, in Wittenberge ein Lokomotivschuppen, in Warnow ein Steuerschuppen und ein Spritzenhaus, in Hagenow ein Familienhaus für 4 Familien, in Pritzier ein Beamten-Wohnhaus, in Reinbeck eine eiserne Perronhalle, in Hamburg ein Getreideschuppen und auf der Strecke 2 Wärterhäuser erbaut.

IV. **Industrielle Anlagen.** Die Gesellschaft besitzt 3 Reparatur-Werkstätten zu Berlin, Wittenberge und Hamburg, 2 Coalsbrennereien zu Wittenberge und Bergedorf mit zusammen 44 Oefen und eine Schwellen-Tränkanstalt zu Berlin.

V. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

zu Kol. 5. Der vorsitzende Direktor, welcher in Kol. 2b mitaufgeführt steht, ist zugleich Ober-Ingenieur und Betriebs-Direktor.

„ „ 76—89. Die gegen das concessionirte Anlage-Kapital (Kol. 76) weniger verwendeten 106 220 Thlr. sind als Bestand des Baufonds vorhanden.

Das Anlage-Kapital (Kol. 76—88) ist in der Weise angegeben, wie es von der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft für die durch dieselbe erbauten 37,57 Meilen (Kol. 10) verwendet worden ist. Für die im Betriebe vereinigten 39,68 Meilen (siehe oben ad II.), also einschließlich der gepachteten Hamburg-Bergedorfer Bahn, beträgt das Gesammt-Anlage-Kapital:

Kol. 76.	Im Ganzen concessionirt	16 298 000	Thlr.
„ 77.	Vorarbeiten	927 636	Thlr.
„ 78.	Grunderwerb	1 457 765	„
„ 79a.	Erdarbeiten	2 025 769	„
„ b.	Böschungen und Futtermauern	237 626	„
„ c.	Einfriedigungen	64 862	„
„ d.	Wegeübergänge	55 196	„
„ e u. f.	Brücken (kleine und große)	1 614 751	„
„ 80.	Oberbau	4 230 338	„
„ 81.	Telegraphen (optische und electromagnetische)	108 457	„
„ 82.	Bahnhöfe und Wärterhäuser	2 474 532	„
„ 84.	Betriebsmittel	1 581 084	„
„ 85.	Insgemein	1 413 764	„
„ 86.	Summe des verwendeten Anlage-Kapitals	16 191 780	Thlr.
„ 87.	pro Meile Bahnlänge	408 265	„
„ „	pro Kilometer „	54 204	„
„ 88a.	Stamm-Actien	9 548 000	„
„ 88c.	Prioritäts-Obligationen	6 750 000	„

„ „ 90. Aus den Betriebs-Ueberschüssen sind verwendet:

	bis Ende 1863.	pro 1864.
a) für Ergänzung der Betriebsmittel	1 740 363 Thlr.	231 836 Thlr.
b) für Erweiterung der Bahnanlagen, Neubau von Gebäuden, Beschaffung von Werkzeugen, für eiserne optische Telegraphen, Perrons, Drehscheiben ꝛc.	417 851 „	121 546 „
zusammen	2 158 214 Thlr.	353 382 Thlr.

„ „ 109c. Zum Transport von Equipagen werden, da besondere Wagen hierzu nicht vorhanden sind, Güterwagen verwendet; es ist deshalb hier nur die Gesammtladungsfähigkeit der Viehwagen angegeben worden.

„ „ 135. Bei Berechnung des Brennmaterial-Verbrauchs pro Achsmeile ist das verbrauchte Quantum auf Coaks reducirt und es sind: ein Scheffel Englische Steinkohlen = 64 Pfd., ein Ctr. Schlesische Steinkohlen = 62—70 Pfd., ein Ctr. Westfälische Steinkohlen = 68 Pfd. und eine Tonne (3 Ctr.) Braunkohlen = 80 Pfd. Coaks gerechnet worden.

„ „ 167. Das Gewicht der beförderten Postgüter wird nicht notirt, weil für die Beförderung derselben eine Aversional-Summe gezahlt wird (siehe Kol. 200).

„ „ 176b. Hierin sind auch die in Kol. 165 aufgeführten 5411 Hunde enthalten.

„ „ 234. In dieser Summe sind auch die Beleuchtungskosten der Wartezimmer, Perrons, Bahnhöfe, Vorplätze ꝛc. enthalten.

„ „ 235. Diese Summe enthält die Löhne der Bodenarbeiter, Material zum Verladen der Güter und die Kosten für An- und Abfuhr derselben, soweit solche in den Frachtsätzen miterhoben, die Leistungen also durch die Bahnverwaltung bewirkt werden.

„ „ 236. Hierin sind die Löhne für Wagenschieben, Wasserpumpen und ähnliche Arbeiten auf den Bahnhöfen enthalten.

„ „ 239. Desgl. hier die Beleuchtungskosten der Expeditions-Lokale.

„ „ 243. In dieser Summe sind unter anderen Ausgaben auch die Kosten des Inventariums, der Geräthe, Feuerversicherungs-Prämien ꝛc. mitenthalten.

„ „ 254. Dies ist der Pachtzins für die Hamburg-Bergedorfer Bahnstrecke und die fortlaufende Vergütigung an die Magdeburg-Wittenbergische Eisenbahn-Gesellschaft für den Bau der Elbbrücke bei Wittenberge.

„ „ 262. Der Betrag der Eisenbahnsteuer (97 500 Thlr. ist statutenmäßig zur Amortisation der Stamm-Actien Littr. B. verwendet und in Kol. 261b mitenthalten.

„ „ 263a. An Dividenden sind gezahlt: für die Stamm-Aktien Littr. A. von 5 000 000 Thlr. 10 Proc., für die Stamm-Actien Littr. B. von 3 000 000 Thlr. 9 Proc., durchschnittlich also 9,625 Proc.

„ „ 268. Der Zuschuß aus dem Betriebsfonds pro 1864 im Betrage von 458 548 Thlrn. erscheint erst in der Rechnung pro 1865 in Einnahme.

zu Kol. 270. Außerdem sind Material-Bestände im Werthe von 142 094 Thlrn. vorhanden, einschließlich deren das Vermögen des Reservefonds am Jahresschlusse 528 008 Thlr. betrug.

„ „ 271—274. Ein besonderer Erneuerungsfonds ist nicht vorhanden, da der Zweck desselben durch ausreichende Verwendungen aus den Betriebs-Einnahmen (vergl. Kol. 90) erfüllt wird.

„ „ 322. Außerdem erlitten die Berlin-Hamburger Wagen auf fremden Bahnen bis ult. 1857 ... 20 Achsbrüche, von 1858 bis 1864 aber keinen Achsbruch.

„ „ 336 u. 368. Siehe die Erläuterung zu Kol. 5.

28b. Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn.

I. **Verwaltung.** Die Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn ist an die Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft auf unbestimmte Zeit verpachtet. Die Direktion dieser Gesellschaft leitet den Betrieb und ertheilt der Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn-Gesellschaft vierteljährlich genaue Berechnungen der Betriebs-Resultate.

Im Uebrigen wird auf die ausführlichen Mittheilungen in den Jahrgängen 1858 und 1859 der Statistik (Seite 31 resp. 42) verwiesen.

II. **Verkehr und Ertrag.** Auf der Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn sind von den regulären Transporten der Berlin-Hamburger Eisenbahn im Jahre 1864 befördert worden: 424 660 Personen, 7 827 378 Z.-Ctr. Frachtgüter u. s. w., wie dies in Kol. 156—176 der Tabellen unter „Hamburg-Bergedorf" näher angegeben ist.

Die in Kol. 193—208 aufgeführten Brutto-Einnahmen für diese Transporte (nach Vorwegnahme der Kosten für An- und Abfuhr, Auf- und Abladen, Brücken- und Schleusengeld u. s. w.) haben betragen:

	auf der Strecke Hamburg-Bergedorf
für Personen-Beförderung	92 291 Thlr.
„ Reisegepäck	2452 „
„ Eil- und Frachtgüter	120 931 „
„ Equipagen	455 „
„ Vieh-Transporte	20 780 „
Extraordinaria	34 182 „
für Beförderung der Posten	7840 „
zusammen	278 931 Thlr.

Davon hat die Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn-Gesellschaft als kontraktlichen Betriebs-Einnahme-Antheil 139 466 Thlr. erhalten, die übrigen, der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft für den Betrieb verbliebenen 139 465 Thlr. sind in Kol. 226 u. 244 (39 487 + 99 978 Thlr.) als Betriebs-Ausgaben aufgeführt.

Außer jenem Betriebs-Antheile hat die Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn-Gesellschaft 130 270 Mark Banco Zinsen für die Bahnhöfe (in Kol. 210 mitenthalten) von der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft empfangen.

III. **Erläuterungen zu den Tabellen.** Die unter „Berlin-Hamburger" Eisenbahn in den Tabellen aufgeführten Notizen der Betriebs-Resultate umfassen, wie ad II. des betreffenden Berichts angegeben, gleichzeitig die Strecke Hamburg-Bergedorf. Um den Verkehr und Ertrag derselben ersichtlich zu machen, sind die speziell auf die Strecke Hamburg-Bergedorf bezüglichen Notizen in den Tabellen (Kol. 156—209 u. 226, 227, 244, 275, 276 u. 278) besonders aufgeführt, zur Unterscheidung von den Berlin-Hamburger Notizen (unter denen dieselben mitenthalten sind) aber durch kleineren Zahlendruck dargestellt. Alle übrigen, ausschließlich das Hamburg-Bergedorfer Unternehmen betreffende Notizen (Kol. 1—15, 76—88, 210—213, 252—266 u. 280—286) sind mit den gewöhnlichen Ziffern gedruckt.

Zu Kol. 195. Hierin sind 34 182 Thlr. extraordinäre Einnahmen (incl. 29 770 Thlr. für Militair-Transporte) enthalten.

„ „ 210. Dies sind die von der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft für die Bahnhöfe empfangenen Zinsen (siehe ad II. dieses Berichts) und anderweitige Einnahmen.

„ „ 261—266. Die Zinsen, Dividende, Amortisations-Beträge und Eisenbahn-Steuern werden in Banco Mark bezahlt, deren Betrag hier zum Durchschnitts-Course der Einnahmen auf Thlr. reducirt ist.

„ „ 402. Der hier aufgeführte Beamte ist identisch mit dem in Kol. 5 aufgeführten Subdirektor.

„ „ 420 u. 423. Der Syndikus und der Techniker werden nach dem Umfange ihrer Arbeiten remunerirt. Ein fixirtes Gehalt beziehen dieselben nicht.

29. Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn.

I. **Bahn-Anlagen.** Die mit 15 Oeffnungen versehene Ehle-Brücke erhielt im Jahre 1864 einen schmiedeeisernen Ueberbau; in Steglitz wurde eine Haltestelle für Lokalzüge eingerichtet und in Benutzung genommen, und in Zehlendorf anstatt der alten hohen und schmalen hölzernen Personen-Perrons geräumige niedrige Perrons mit steinerner Einfassung zu beiden Seiten der Bahn, sowie in Brandenburg für die Gepäck-Annahme und für Eilgut-Sendungen erweiterte Räumlichkeiten hergestellt.

In Genthin und Güsen wurden Geleis-Erweiterungen im Interesse des Güter-Verkehrs ausgeführt.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

zu Kol. 15b. Die Elbbrücken bei Magdeburg wurden am 19. August 1848 dem Betriebe übergeben.

zu Kol. 235. Dies sind die Kosten der An- und Abfuhr der Güter incl. der Erhaltung der Roll- und Stadtgüterwagen.

„ „ 346. Hülfswärter sind nicht angestellt. Dieselben erhalten 12—15 Sgr. Lohn pro Tag.

„ „ 347, 353, 355, 368, 371, 379, 380, 382, 383, 385, 402, 403, 404, 406, 408, 410 u. 411. Von den hier aufgeführten Beamten fungirt je einer gleichzeitig für die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn.

30. Berlin-Stettiner Eisenbahn.

I. Das **Bahngebiet** der Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft umfaßt folgende Linien:

1) die Stammbahn Berlin-Stettin (17,95 M.)-Stargard			22,49 Meilen,
2) die Hinterpommersche Eisenbahn Stargard-Belgard-Cöslin	18,01 Meilen		
mit der Zweigbahn Belgard-Colberg	4,79 „		22,80 „
3) die Vorpommersche Eisenbahn Angermünde-Anclam-Stralsund	22,53 Meilen		
mit den Zweigbahnen Pasewalk-Stettin	5,57 „		
u. Züssow-Wolgast	2,31 „		30,41 „
Ueberhaupt			75,70 Meilen.

II. **Vertheilung der gemeinschaftlichen Ausgaben.** Obwohl die Hinter- und Vorpommersche Eisenbahn integrirende Theile des Unternehmens der Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft sind, werden die Einnahmen und Ausgaben jeder der 3 Bahnlinien besonders ermittelt, weil der Staat für das Anlage-Kapital der Hinterpommerschen Bahn eine Zinsgarantie von 3½ Proc. und für dasjenige der Vorpommerschen Bahn von 4½ Proc. übernommen hat.

Die Kosten der allgemeinen Verwaltung, zu welchen auch die Gehälter und Büreaukosten des Ober-Ingenieurs (Betriebs-Directors), des Obermaschinenmeisters, der beiden Bahncontroleure und des Telegraphen-Inspektors gehören, werden pro rata der Bahnlängen,

die Kosten der Transport-Verwaltung (Kol. 228—236 u. 239—243), mit Ausschluß der Kosten für die Erneuerung der Transportmittel (Kol. 237), nach Verhältniß der auf jeder Bahn durchlaufenen Lokomotiv- und Wagenachsmeilen und

die Kosten der Bahn-Verwaltung auf den gemeinschaftlichen Bahnhöfen Stargard, Stettin und Angermünde nach festgestellten Verhältnißzahlen auf die daselbst zusammenlaufenden Bahnen vertheilt, während die übrigen Kosten der Bahnverwaltung der Repartition nicht unterworfen werden.

Aus Vorstehendem und mit Rücksicht darauf, daß die Dotation des Reservebaufonds (Erneuerungsfonds) in den in den Jahresberichten der Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft enthaltenen Betriebs-Rechnungen als Ausgabe erscheint, während in den vorliegenden statistischen Notizen nur die effektiven Kosten für Unterhaltung der Bahnanlagen und Transportmittel aufgeführt sind, ergiebt sich: daß die statistischen Notizen mit den Jahresberichten der Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft nicht übereinstimmen können.

III. **Bahn-Anlagen.**

a. **Stammbahn.**

Die Schienengeleise auf den Bahnhöfen und in deren unmittelbaren Nähe sind um 1668 lfde. Ruthen vermehrt worden.

Auf der Strecke von Berlin bis Angermünde wurde, da bisher nur Wärterbuden vorhanden waren, mit dem Bau von Wärterwohnhäusern vorgegangen.

b. **Hinterpommersche Eisenbahn.**

Die schon in dem Bauprojekte dieser Bahn berücksichtigte, jedoch durch Schwierigkeiten bei Erwerbung des Terrains verzögerte Anlage einer 263 Ruthen langen Schienenbahn von dem Bahnhofe Colberg bis zu dem dortigen Hafen wurde im Jahre 1864 vollendet und dem Betriebe übergeben.

Die Geleise auf den Bahnhöfen Stargard und Schivelbein sind um 127 Ruthen vermehrt und auf dem Bahnhofe Wangerin ist ein Beamten-Wohngebäude errichtet worden.

IV. **Betriebsmittel.**

a. **Stammbahn.**

Es wurden im Jahre 1864 angeschafft: 9 Lokomotiven nebst Tendern, 6 sechsrädrige Personenwagen IV. Klasse, 80 vierrädrige bedeckte und 16 vierrädrige offene Güterwagen.

b. **Hinterpommersche Eisenbahn.**

In dem Bestande der Betriebsmittel ist eine Veränderung nicht eingetreten, jedoch ist für die Güterwagen eine höhere Tragfähigkeit normirt worden.

c. **Vorpommersche Eisenbahn.**

Für diese Linie wurden auf Kosten des Baufonds angeschafft: 6 Lokomotiven nebst Tendern, 3 sechsrädrige Personenwagen IV. Klasse und 10 offene vierrädrige Güterwagen.

V. **Leistungen der Transportmittel.**

	Auf der Stammbahn	Hinterpommer. Eisenbahn	Vorpommer. Eisenbahn
haben die Lokomotiven pro Nutzmeile	879	448	428
Centner Personen- und Gütergewicht und Centner Bruttogewicht befördert.	3973	3212	3136
Von den bewegten Plätzen der Personenwagen sind	33 Proc.	20,5 Proc.	22,1 Proc.
besetzt und die Gepäck- und Güterwagen sind mit der Ladungsfähigkeit belastet gewesen.	47,4 Proc.	22,2 Proc.	24,3 Proc.

VI. **Neue Bahnlinien.** Der Bau der im vorjährigen Berichte erwähnten Zweigbahn von Neustadt-Eberswalde nach Wriezen a. d. O. hat noch nicht begonnen, da die Verhandlungen über die kostenfreie Ueberweisung des Terrains für die Bahnanlage noch nicht zum Ziele geführt haben.

Dagegen ist die Verlegung der Bahn und die Anlage eines Güterbahnhofes bei Stettin, welches Projekt im vorjährigen statistischen Berichte ausführliche Darlegung gefunden hat, bis zur Anschüttung des Bahnkörpers vorgeschritten.

Um die Verbindung des diesseitigen Schienenweges mit den Mecklenburgischen Bahnen möglichst schnell herzustellen, hat die Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft den Bau einer Eisenbahn von Pasewalk über Straßburg (in der Uckermark) in der Richtung nach Neubrandenburg bis zur Mecklenburgischen Grenze ohne Zinsgarantie Seitens des Staats beschlossen. Die speziellen Vorarbeiten zu dieser ca. 2½ Meilen langen Bahn werden gegenwärtig ausgeführt und es wird demnächst mit der Bauausführung begonnen werden.

VII. **Beamten-Pensionskasse.** Für die Beamten der Strecke Stettin-Stargard, welche bis 1. Januar 1860 an die Stargard-Posener Eisenbahn-Gesellschaft verpachtet war, besteht eine besondere Pensionskasse (Kol. 430—449 der Tabellen), weil die von der früheren Verwaltung angestellten Beamten mit ihren bis dahin erworbenen Pensions-Ansprüchen von der Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft übernommen worden sind.

VIII. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

Vorpommersche Eisenbahn.

zu Kol. 12. Außerdem gehören noch Abzweigungen von Wolgast, Greifswald und Stralsund nach den dortigen Häfen zur Vorpommerschen Linie.

„ „ 79e. Hierin sind auch die Anlagekosten der Futtermauern und der Wege-Unter- und Ueberführungen enthalten.

„ „ 81b. Ebenso hier die Kosten der Wärter-Etablissements.

Stammbahn.

„ „ 86. Außerdem sind ausgegeben für Arbeiten und Grundentschädigung zur Anlage eines neuen Güterbahnhofes ꝛc. zu Stettin 165 703 Thlr. Die Kosten für diese Anlage werden erst nach Vollendung des Baues in die Nachweisung des Anlage-Kapitals aufgenommen werden.

Der Betrag von 1 058 404 Thlrn., um welchen die Ausgaben für die Bahnanlagen das concessionirte Anlage-Kapital übersteigen, ist gedeckt:

1) aus dem Reservefonds mit	448 630 Thlrn.
2) aus Rückeinnahmen, aus dem Gewinn beim Actien-Verkauf, aus dem Ueberschuß bei Benutzung der Bahn während der Bauzeit, aus Einnahmen an Conventionalstrafen, Zinsen und von verkauften Materialien ꝛc.	609 774 „
zusammen	1 058 404 Thlr.

Vorpommersche.

„ „ 88c. Dies sind die bis ult. 1864 ausgegebenen Prioritäts-Obligationen.

Hinter- u. Vorpommersche.

„ „ 89. Nicht die Stamm-Actien, sondern die Prioritäts-Obligationen sind vom Staate mit 3½ Proc. für die Hinter- und 4½ Proc. für die Vorpommersche Linie garantirt.

Außerdem wird aus den Betriebs-Ueberschüssen der Stammbahn ½ Proc. zur Verzinsung der Prioritäts-Obligationen der Hinterpommerschen Linie gedeckt, deren Verzinsung beträgt also 4 Procent.

Alle 3 Linien.

„ „ 119. Dies sind die Anschaffungskosten der Reserve-Achsen und Räder.

„ „ 137a. Dies sind die Kosten des verbrauchten Brennmaterials, während in Kol. 229 die sich in Folge der Repartition (siehe ad II. dieses Berichts) ergebenden Beträge aufgeführt sind.

Hinterpommersche.

„ „ 145. Die hier aufgeführten Achsmeilen wurden von den Güterwagen zurückgelegt.

Alle 3 Linien.

„ „ 154 u. 155. Bei Berechnung der Wagenmiethen der verschiedenen Bahnen werden die residuarischen Beträge ermittelt und ausgezahlt; die betreffende Miethe für die Gesammtleistungen kann daher nicht angegeben werden.

„ „ 170a u. c. Hierunter ist das für den eigenen Gebrauch bezogene Kohlenquantum nicht enthalten.

Stammbahn.

„ „ 210. In diesem Betrage sind unter anderen enthalten: 24 227 Thlr., welche in Folge der Repartition der Kosten für die Transportverwaltung die Hinterpommersche und die Vorpommersche Bahn an die Hauptbahn für Unterhaltung der Transportmittel zu zahlen hatte; ferner 8893 Thlr., welche aus dem Reservebaufonds (Erneuerungsfonds) zur Bestreitung der Ausgaben für Unterhaltung der Bahngeleise ꝛc. entnommen sind, da der hierfür vom Betriebe zu zahlende Betrag nicht ausreichte (siehe ad II. dieses Berichts), und 2074 Thlr. Ueberschuß aus dem telegraphischen Depeschen-Verkehre.

Alle 3 Linien.

„ „ 225. Von der hier aufgeführten Summe kommen:

	bei der Stammbahn	Hinterpommerschen E.	Vorpommerschen Eisenbahn
auf Reinigung der Lokale, Appartements ꝛc.	1221 Thlr.	283 Thlr.	531 Thlr.
" Insertionskosten	46 "	3 "	— "
" Kosten für Erleuchtung und Heizung	9261 "	4952 "	7365 "
" Unterstützungen an Beamte ꝛc. und Insgemein	9535 "	4339 "	5688 "
zusammen	20 063 Thlr.	9577 Thlr.	13 584 Thlr.

zu Kol. 230—234 u. 239. Dies sind die Kosten für das Material, während der Arbeitslohn in Kol. 228 mitenthalten ist.

" " 240. Hier ist aus dem bei Kol. 154 u. 155 angegebenen Grunde nur der residuarische Betrag der Wagenmiethe angegeben.

" " 243. Hiervon kommen:

	bei der Stammbahn	Hinterpommerschen E.	Vorpommerschen Eisenbahn
auf Erleuchtung der Lokale	6076 Thlr.	1294 Thlr.	5115 Thlr.
für Geräthe	16 472 "	7611 "	5194 "
Versicherungs-Prämien	667 "	307 "	385 "
auf Unterstützungen und Insgemein	3613 "	1262 "	2982 "
zusammen	26 828 Thlr.	10 474 Thlr.	13 676 Thlr.

Hinterpommersche.

" " 260. Dieser Betrag ist in der Statistik pro 1863 irrthümlich als Einlage in den Reservefonds aufgeführt.

" " 261. Das Bau-Kapital ist mit 3½ Proc. aus der Staatskasse und mit ½ Proc. aus dem Ueberschuß der Berlin-Stettiner E.-G. verzinst.

Vorpommersche.

" " 261. Ebenso ist das Bau-Kapital dieser Linie aus der Staatskasse verzinst worden.

Hinterpommersche.

" " 269a. Um diesen Betrag war die ursprüngliche Dotation des Reservefonds aus dem Baufonds zu hoch gegriffen, daher die Erstattung dieser Summe an den letzteren.

Stammbahn.

" " 273a. Dieser Betrag ist bereits in den Ausgaben Kol. 215 (theilweise) u. 216—218 enthalten.

" " 273b. Von dieser Summe sind 181 372 Thlr. für Neubeschaffung von Transportmitteln verausgabt, der Rest von 116 088 Thlrn. ist bereits in den Ausgaben Kol. 237 enthalten.

Hinter- und Vorpommersche.

" " 273a u. b. Ebenso sind die hier aufgeführten Summen bereits in den Ausgaben Kol. 215 (theilweise), 216—218 u. 237 enthalten.

Vorpommersche.

" " 276—286. Eine Vergleichung des Verkehrs und Ertrages mit dem Vorjahre kann nicht stattfinden, weil die Bahn in ihrer gegenwärtigen Ausdehnung ult. 1864 erst ein volles Jahr im Betriebe war.

Alle 3 Linien.

" " 336—340 u. 370. Die Gehaltsbeträge dieser Beamten sind unter den Kosten der allgemeinen Verwaltung (in Kol. 247) enthalten.

Stammbahn und Hinterpommersche.

" " 349, 350, 353, 358 u. 359. Von den bei der Stammbahn in diesen Kolonnen aufgeführten Beamten fungirt je einer für beide Bahnen gemeinschaftlich.

Stammbahn.

" " 357 u. 390. Sowohl der Telegraphen-Inspektor, als der Ober-Maschinenmeister fungiren gleichzeitig für alle 3 Bahnlinien; deren Gehaltsbeträge sind in Kol. 247 enthalten.

Alle 3 Linien.

" " 360 u. 361. Das Gehalt dieser Beamten ist unter den Ausgaben der Transportverwaltung (Kol. 228) enthalten.

" " 377. Als Bremser fungiren die Schaffner II. Klasse.

" " 419. Außerdem sind noch ein Assistent des Drucksachen- ꝛc. Verwalters mit 450 Thlrn. und 1 Bote mit 240 Thlrn. Gehalt angestellt.

31. Böhmische Westbahn.

I. Das **Bahngebiet** der Böhmischen Westbahn ist gegen das Vorjahr unverändert geblieben. Dasselbe umfaßt:

a) die Hauptbahn von Prag über Pilsen bis an die Bayerische Landesgrenze südlich Taus . 24,45 Meilen,

zu übertragen 24,45 Meilen,

übertragen 24,45 Meilen
b) die Zweigbahn von Chraft nach Radnitz . . . . . 1,22 „
zusammen 25,77 Meilen.

Hierzu kommt noch die von der Verwaltung der Bayerischen Ostbahnen gegen 4½ Proc. des Baukapitals gepachtete Strecke von der Landesgrenze bis Furth am Walde von . . . . . 0,89 „
mithin im Betriebe 26,66 Meilen.

II. Außer der **Beamten-Pensionskasse** (Kol. 430—449 der Tabellen) besteht noch eine Krankenkasse, welche bei Erkrankungen freien Arzt, freie Medizin und ein mäßiges Pflegegeld gewährt. Bei Todesfällen wird den Hinterbliebenen ein Beerdigungskosten-Beitrag von 10 Fl. Oestr.-W. ausgezahlt.

Die Kasse hatte ult. 1864 einen Bestand von 3375 Thlrn.

III. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

zu Kol. 77—86. Die Vertheilung des Anlage-Kapitals auf die einzelnen Bautitel gründet sich auf den Kosten-Voranschlag und ist nur annähernd richtig, weil die vollständige Herstellung der Bahn, die Lieferung der Betriebsmittel ꝛc. von einem Unternehmer für die Summe von 16 000 000 Thlrn. ausgeführt worden ist.

„ „ 89. Nicht nur die Stamm-Actien, sondern das Gesammt-Anlage-Kapital ist vom Staate mit 5,2 Proc. garantirt.

„ „ 100a. Hierunter befinden sich 2 Postwagen.

„ „ 109a. Hierin ist auch die Ladungsfähigkeit der vorstehend erwähnten beiden Postwagen enthalten.

„ „ 115a. Ebenso hier die Anschaffungskosten derselben.

„ „ 163. Außerdem wurden noch 310 Ctr. Militair-Gepäck befördert.

„ „ 168a u. 172. Hierin ist auch das Gewicht der im Güterverkehre beförderten Equipagen und Thiere enthalten, und zwar 5286 Ctr. Equipagen ꝛc. und 47 859 Ctr. Vieh (siehe Kol. 175—177).

„ „ 175a u. c u. 176a. Außer den hier aufgeführten Equipagen und Pferden, deren Gewicht in Kol. 168a mitenthalten ist, wurden noch mit Personenzügen 5 Equipagen, 6 Militair-Fahrzeuge, 212 Militair-, sowie 41 andere Pferde befördert.

„ „ 192a. Hierin sind 792 Thlr. Einnahmen für 4 Extrazüge enthalten.

„ „ 195. Ebenso hier 989 Thlr. für die mit Personenzügen beförderten 310 Ctr. Militair-Gepäck, 212 Pferde und 6 Militairfahrzeuge; sowie für 5 Equipagen und 41 Pferde.

„ „ 261 u. 263. Zur Verzinsung und Amortisation des vom Staate mit 5,2 Proc. garantirten Anlage-Kapitals waren erforderlich:

5 Proc Zinsen von 16 000 000 Thlrn.	800 000 Thlr.
0,2 Proc. zur Amortisation	32 000 „
zusammen	832 000 Thlr.
Aus dem Ueberschusse wurden gedeckt	670 918 „
der Staat hatte also in Folge der übernommenen Zins-Garantie zuzuschießen .	161 082 Thlr.,

welche von demselben zugesagt worden sind.

„ „ 284a. Hierbei ist jedoch zu berücksichtigen, daß von dem Ueberschusse pro 1864 an „Einnahmen-Einkommensteuern" 25 995 Thlr. berichtigt werden mußten, wogegen derjenige pro 1863 ausschließlich zur Verzinsung des Anlage-Kapitals verwendet worden ist.

„ „ 390. Von den hier aufgeführten Beamten ist der eine „Ingenieur" und der andere „Oberwerkführer."

32. Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn.

I. **Bahn-Anlagen.**

1. **Oberbau.** Im Jahre 1864 wurden in einer Gesammtlänge von 2157,6 Ruthen das aus 18′ langen und 4½″ hohen Schienen bestehende Geleise entfernt und durch 21′ lange und 5″ hohe Schienen ergänzt. Außerdem wurden 2851 Stück Schienen, 29 331 eichene Bahnschwellen und 492 eichene Weichenschwellen, 16 450 Stück Laschen und Laschenbolzen, 1681 Unterlagsplatten und 61 857 Hakennägel erneuert.

2. **Stationsbauten.** In Königszelt wurde der massive Perron um 180′ verlängert, in Waldenburg der Lokomotivschuppen durch einen 56′ langen Anbau vergrößert, in Jauer und Schweidnitz Gas-Anlagen hergestellt und zwischen Reichenbach und Gnadenfrei ein Wohnhaus für 4 Familien erbaut.

Auf der Linie Liegnitz-Königszelt wurden 9 Drahtzug-Barrièren aufgestellt und hiermit das System derselben auf der ganzen Bahn durchgeführt; auch wurde auf mehreren Stationen die Versetzung der Wasserkrähne bewirkt.

II. **Betriebsmittel.** Der Wagenpark wurde um 7 Personen- und 5 Güterwagen vermehrt.

III. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

zu Kol. 2a. Einschließlich dreier stellvertretender Mitglieder.

„ „ 5. Der Betriebs-Direktor bezieht neben seinem Gehalte eine Tantième von ½ Proc. des über 5 Proc. betragenden Reingewinns.

„ „ 76—86. Die gegen das concessionirte Anlage-Kapital mehr verwendeten 81 681 Thlr. sind durch die Betriebs-Einnahmen des Jahres 1850 von . . . . . 3814 Thlrn.
und durch die während der resp. Bauzeiten erzielten Einnahmen von . . . . 77 867 „
zusammen 81 681 Thlr.
gedeckt worden.

zu Kol. 121f. Hierin sind auch die von Extrazügen zurückgelegten Meilen enthalten.

„ „ 177c. Hiervon sind 95 Militair-Fahrzeuge und 30 Leichen.

„ „ 280. An dieser Mehreinnahme participirt der Personenverkehr mit 23 831 Thlrn., der Gepäckverkehr mit 405 Thlrn., der Güterverkehr mit 61 577 Thlrn., der Viehverkehr mit 2262 Thlrn. und der Equipagenverkehr mit 436 Thlrn.; bei den Extraordinarien sind dagegen 3293 Thlr. weniger vereinnahmt als im Jahre 1863.

„ „ 283. Die Ausgaben haben im Jahre 1864 bei der Bahnverwaltung 6805 Thlr. und bei der Transportverwaltung 1142 Thlr. weniger, bei der allgemeinen Verwaltung dagegen 6719 Thlr. mehr betragen als im Vorjahre.

33. Brünn-Rossitzer Eisenbahn.

I. **Rechnungs-Periode.** Das Rechnungs- und Betriebsjahr umfaßte bisher nicht die Periode des Kalenderjahres, sondern begann mit dem 1. April. Es bezogen sich deshalb die vorjährigen statistischen Notizen auf den Zeitraum vom 1. April 1863 bis ult. März 1864.

In der General-Versammlung der Actionäre wurde nun beschlossen, die 9800 Stück Prioritäts-Actien à 200 Fl. Conventions-Münze auf den Betrag von 200 Fl. Oester. Währung umzuschreiben, für den Restbetrag von 10 Fl. pro Actie durch Zusammenziehung dieser Restbeträge neue Prioritäts-Actien — und wo dies wegen Mangel der genügenden Anzahl in der Hand eines Besitzers nicht stattfinden kann, für den, den Actien-Nominalbetrag nicht erreichenden Rest einen Partialschein, welcher ebenso wie die Actien zum Empfange von Zinsen und Dividende berechtigt, — auszufertigen.

Gleichzeitig wurde bestimmt, daß die halbjährigen Zinsen-Coupons der sämmtlichen Prioritäts-Actien mit den Fälligkeits-Terminen vom 1. Januar und 1. Juli ausgefertigt werden sollten und der 1. Januar 1865 als Datum der Ausstellung der neuen Actien festgesetzt.

Hierdurch wurde man genöthigt, die Betriebsrechnung mit Ende 1864 abzuschließen, um die Rechnungsperiode mit den Verzinsungs-Terminen der neuen Prioritäts-Actien in Uebereinstimmung zu bringen, und es beziehen sich deshalb die vorliegenden statistischen Notizen

auf die 9monatliche Periode vom 1. April bis ult. Dezember 1864.

II. **Neue Bahnlinien.** Die General-Versammlung der Actionaire hat die Direction bevollmächtigt, bei der Staatsregierung um die Verleihung der Concession zum Bau und Betriebe einer Eisenbahn von Tetschitz über Padochau, Eibenschitz, Kromau, Hosterlitz und Lechwitz nach Znaim und von da zum Anschlusse an die projektirte Franz-Josefsbahn bei Eggenburg oder Meißau, oder zum Anschlusse an die a. p. Kaiser Ferdinands Nordbahn und die Station der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft bei Stockerau einzuschreiten.

III. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

zu Kol. 13. Die hier angegebene Tarifläge bezieht sich nur auf die Hauptbahn Brünn-Seegen-Gottes, weil für die Zweigbahn, welche nur dem Kohlentransport dient, ohne Unterschied der Tarifsatz ab Seegen-Gottes in Anwendung kommt.

„ „ 77—85. Eine Vertheilung des Anlage-Kapitals auf die einzelnen Bautitel kann nicht stattfinden, weil das Anlage-Kapital der 0,65 Meilen langen Zweigbahn Seegen-Gottes-Simsonschacht nur summarisch bekannt ist.

„ „ 121—312. Wie ad 1 dieses Berichts bereits gesagt, umfassen die hier aufgeführten statistischen Notizen einen Zeitraum von 9 Monaten, sie sind also zu Vergleichungen mit anderen Bahnen nicht geeignet und zur Unterscheidung von denjenigen der übrigen Vereinsbahnen mit kleinerer Schrift gedruckt.

„ „ 125a. Zur Feuerung der Lokomotiven auf den Gebirgsstrecken (auf der Zweigbahn ist eine Steigung von 1 : 38 in einer Länge von 1200 Klaftern vorhanden) wurde außer Kohlen auch Holz verwendet, um eine schnellere Dampferzeugung zu erzielen. Dies verbrauchte Quantum Holz ist hierin mitenthalten, woraus folgt, daß der Verbrauch pro Nutzmeile höher ist als bei den übrigen Vereinsbahnen.

„ „ 169 u. 172. Hierin ist auch das Gewicht der in Kol. 175 u. 176b der Stückzahl nach aufgeführten Equipagen und Thiere enthalten; davon sind:

	Equipagen	Thiere
a) im Binnenverkehr befördert	45 Z.-Ctr.	3107 Z.-Ctr.
b „ direkten Verkehr 1) aufgegeben	— „	176 „
2) angekommen	101 „	853 „
zusammen	146 Z.-Ctr.	u. 4136 Z.-Ctr.

(cfr. Kol. 177).

„ „ 182c. Die wenigen auf Tour- und Retour-Billets beförderten Personen sind nur einmal in Ansatz gebracht; es ergiebt sich hieraus aber diese größere Durchschnittszahl. (cfr. Kol. 12.)

„ „ 221. Hierin sind auch die Kosten der Heizung und Beleuchtung der Wartesäle und die Kosten der Beleuchtung der Stationsplätze enthalten.

„ „ 257c. Die hier aufgeführte Summe repräsentirt die Reparatur- ꝛc. Kosten der Reserve-Räder und Achsen.

„ „ 262. Diese Summe repräsentirt die bezahlten Steuern, Stempel, Taxen u. s. w.

„ „ 276—286. Die vorliegenden statistischen Notizen beziehen sich, wie bereits ad 1 dieses Berichts erwähnt, auf einen 9monatlichen Zeitraum und sind deshalb zu Vergleichungen mit denjenigen des Vorjahres nicht geeignet.

zu Kol. 430—449. Eine Beamten-Pensionskasse besteht zur Zeit noch nicht, dieselbe ist vielmehr in der Bildung begriffen. Dagegen ist ein Kranken-Unterstützungsfonds für die Unterbeamten und die bei der Bahn beschäftigten Arbeiter vorhanden, welcher ult. 1864 mit einem Bestande von 1348 Thlrn. abschloß und 114 Theilnehmer zählte.

34. Buschtêhrader Eisenbahn.

I. Das **Bahngebiet** umfaßte ult. 1864 folgende Linien:

1) die Lokomotivbahnen.

a) Kralup-Kladno von . . . . . 3,43 Meilen,
welche mit den übrigen Linien der Buschtêhrader E. durch den beiderseitigen Anschluß an einen Theil der Kladno-Rutschitzer Erzbahn unter Mitbenutzung dieser Strecke verbunden ist. Die Länge der beiden Anschlüsse beträgt 0,10 M. und die gemeinschaftlich benutzte Strecke der Kladno-Rutschitzer Bahn . . . . . 0,41 „
sind 3,84 Meilen,

b) die frühere Pferdebahnstrecke Prag-Weihybka von . . . . . 3,26 „
welche in dem Zeitraum vom 1. August bis ult. Oktober 1863 in eine Lokomotivbahn umgebaut wurde.

2) die Pferdebahn Weihybka-Lana resp. Pine von . . . . . 4,20 „
Ueberhaupt 11,30 Meilen.

II. Die **Betriebs-Rechnungen** der Kralup-Kladnoer und der Prag-Weihybka-Lanaer Bahnen werden nach wie vor besonders geführt, weil die beiden Linien auf verschiedenen Konzessions-Urkunden basiren. Eine Aenderung ist aber insofern eingetreten, als die über die Kladno-Weihybkaer Verbindungsbahn (siehe ad I a) transportirten Güter nur einmal in den Betriebs-Ergebnissen der Prag-Lanaer Bahn erscheinen, während sie in den Vorjahren — wegen der verschiedenen Transportkraft — einmal in dieser und dann in den Betriebsrechnungen der Verbindungsbahn zur Erscheinung gebracht wurden.

III. An **Betriebsmitteln** wurden angeschafft und dem Betriebe übergeben: 1 Lokomotive, 2 Personenwagen, 1 bedeckter Lastwagen und 17 Kohlenwagen.

IV. Außer der **Beamten-Pensionskasse** (Kol. 430—449 der Tabellen) besteht noch ein Handwerker-Unterstützungsfonds, welcher am Schlusse des Jahres 1864 mit einem Bestande von 3596 Thlrn. abschloß.

V. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

a) **Lokomotivbahn Kralup-Kladno.**

zu Kol. 11b. Dies ist die der Prager Eisen-Industrie-Gesellschaft gehörige Strecke der Kladno-Rutschitzer Bahn, welche gegen Tragung der Hälfte der Unterhaltungskosten von der Buschtêhrader Eisenbahn-Gesellschaft mitbenutzt wird, wogegen die genannte Industrie-Gesellschaft unter gleichen Verhältnissen auch Seitenarme der Buschtêhrader Bahn benutzt.

„ „ 261b. Diese Summe ist zur Amortisation von Stamm-Actien verwendet worden.

„ „ 278 u. 279. Eine Vergleichung der Güter-Frequenz mit dem Vorjahre ist nicht thunlich, weil sich durch die ad II dieses Berichts bereits erwähnte anderweitige Buchung der auf der Kralup-Weihybkaer Verbindungsbahn beförderten Güter pro 1864 eine bedeutende Minderbeförderung (1 415 589 Ctr.) ergeben würde, während in Wirklichkeit 247 668 Z.-Ctr. mehr befördert sind als im Vorjahre.

b) **Pferdebahn.**

„ „ 243. Dies sind die Unterhaltungskosten der Pferde.

„ „ 276—285. Die Betriebs-Ergebnisse des Jahres 1864 sind zu Vergleichungen mit denen des Vorjahres nicht geeignet, weil die Strecke Prag-Weihybka vom 1. Januar bis ult. Juli 1863 mit Pferden betrieben wurde, vom 1. August bis ult. Oktober aber wegen des in dieser Zeit bewirkten Umbaues in eine Lokomotivbahn nicht im Betriebe war.

35. Frankfurt-Hanauer Eisenbahn.

I. Das **Bahngebiet** der Frankfurt-Hanauer Eisenbahn-Gesellschaft umfaßte die Strecke von Frankfurt a. M. über Hanau bis zur Kurhessisch-Bayerischen Landesgrenze bei Kahl von . . . . . 3,29 Meilen.
Außerdem hat die Gesellschaft die Strecke von der Grenze bei Kahl bis Aschaffenburg . . . 2,17 „
von der Königl. Bayerischen Staats-Eisenbahn-Verwaltung gepachtet und im Betriebe . . . . 5,46 Meilen.

II. Die 0,8 Meilen lange **Verbindungsbahn in Frankfurt a. M.**, welche Eigenthum der freien Stadt Frankfurt ist und die daselbst einmündenden Eisenbahnen (Frankfurt-Hanauer, Hessische Ludwigsb., Homburger, Main-Neckar, Main-Weser, Offenbacher und Taunusbahn unter einander verbindet, steht unter der Betriebsleitung der Frankfurt-Hanauer Eisenbahn-Gesellschaft, welche dafür einen fixirten Antheil an den Frachtsätzen der zu transitirenden Güter erhält.

Im Jahre 1864 wurden auf dieser Verbindungsbahn, auf welcher Personenbeförderung nur ausnahmsweise (in

Extrazügen) stattfindet, 948 680 Ctr. Güter zwischen den Bahnhöfen unter einander, 351 147 Ctr. zwischen diesen und dem Mainhafen, sowie 178 037 Ctr. gratis von den Bahnhöfen nach dem Zollhofe, zusammen 1 477 864 Ctr. Güter befördert.

Es wurden auf derselben 1 596 Nutz- und 54 695 Achsmeilen zurückgelegt. Die Einnahmen haben 5 435 Thlr. betragen; die Ausgaben für die Besorgung des Fahrdienstes — die Kosten der Unterhaltung und Beaufsichtigung trägt die Eigenthümerin — sind wegen anderweitiger Verwendung der Lokomotiven nicht genau auszuscheiden und können zu 4 750 Thlrn. geschätzt werden.

Die auf der Verbindungsbahn zurückgelegten Nutzmeilen, das dabei verbrauchte Brennmaterial und die Kosten desselben sind in Kol. 121f, 122, 129 u. 137, die Einnahmen in Kol. 210—212 und die Ausgaben in Kol. 244, 245 u. 256 der Tabellen mitenthalten, die auf derselben zurückgelegten Achsmeilen und die beförderten Güter in Kol. 150 u. 151 resp. 168—172 ꝛc. aber nicht.

III. Außer der **Beamten-Pensionskasse** (Kol. 430—449 der Tabellen) besteht für die Werkstätten-Arbeiter ein auf Gegenseitigkeit begründeter Kranken-Unterstützungs-Verein, welcher durchschnittlich 70—75 Mitglieder zählte, 369 Thlr. im Jahre 1864 vereinnahmte, an 33 Mitglieder 314 Thlr. verausgabte und am Jahresschluß 259 Thlr. Vermögen besaß.

IV. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

zu Kol. 96d. Außerdem sind noch 2 Galawagen für fürstliche Personen vorhanden.

„ „ 121f, 123d u. 124d. Die hier gemachten Angaben beziehen sich auf die Frankfurter Verbindungsbahn.

„ „ 122. Von den hier aufgeführten Nutzmeilen sind 32 186 auf der Hauptbahn u. 1 596 Nutzm. auf der Frankfurter Verbindungsbahn zurückgelegt worden.

„ „ 129b u. c. u. 135. Der Gesammt-Verbrauch an Coaks und Kohlen hat betragen: auf der Hauptbahn 48 103 Ctr. und auf der Verbindungsbahn 4 745 Ctr.; der Durchschnitts-Verbrauch a) pro Nutzmeile für Erstere 149 Z.-Pfd. und für Letztere (mit täglich nur 4 Fahrten à 1 Meile, aber lang dauerndem Rangirdienst) 297 Z.-Pfd.; b) pro Achsmeile 4,544 resp. 8,675 Z.-Pfd.

„ „ 137b u. c. Die Kosten des verbrauchten Brennmaterials betragen a) pro Nutzmeile für die Hauptbahn 12,31 Sgr. u. für die Verbindungsbahn 24,44 Sgr.; b) pro Achsmeile 4,86 resp. 8,95 Pfge.

„ „ 150a. Außerdem sind auf der Verbindungsbahn 54 695 Achsmeilen zurückgelegt worden.

„ „ 151a. Einschließlich der vorgenannten Achsm. würde deren Gesammtzahl 1 037 117 betragen.

„ „ 161. Es sind außerdem ca. 400 Personen mit Extrazügen befördert worden.

„ „ 163 u. 164b. Das Freigewicht im Lokal-Verkehr à 40 Pfd. und im Verkehr mit Oesterreich, Preußen, Sachsen ꝛc. à 50 Pfd. pro Person wird nicht notirt.

„ „ 170. Hierunter befinden sich auch andere Güter der Wagenladungs-Klasse C, wie z. B. Baumaterialien, Dachschiefer, Düngemittel, Erze u. dergl. m.

„ „ 173. Die beförderten Betriebsdienst- und Baugüter werden nicht notirt.

„ „ 205c. Dies ist die Einnahme für 9 beförderte Leichen.

„ „ 210. Hierin sind 5 432 Thlr. Einnahmen aus dem Betriebe der Verbindungsbahn enthalten (siehe ad II dieses Berichts).

„ „ 214. Dies sind nur die Besoldungen des Bahn-Ingenieurs und der 4 Aufseher (excl. Dienstkleidung). Wegen der Besoldungen der übrigen Bahnbeamten siehe Erläuterung zu Kol. 228.

„ „ 215. Die Kosten der Erneuerung des Geleises auf einer Länge von 1683 Meter und der Auswechselung von 9 275 Querschwellen erscheinen in Kol. 273.

„ „ 217. Hierin sind auch die Unterhaltungskosten der Mobilien und Bahnanlagen enthalten.

„ „ 225. Dies ist der Beitrag zu den Unterhaltungskosten des mit der Bayerischen Staats- und Hessischen Ludwigsbahn gemeinschaftlich benutzten Bahnhofes in Aschaffenburg.

„ „ 228. Von der hier aufgeführten Summe kommen:

a) auf die Besoldung des Stations-Personals (Bahnhofsdienst, Personen-, Gepäck- u. Güter-Expeditionen)	22 804	Thlr.
b) auf Besoldung des Zugpersonals (Oberkondukteure, Kondukteure, Zugschmiede u. Bremser)	4 303	„
c) auf Besoldung des Lokomotivdienst-Personals (Führer, Heizer und Putzer)	6 377	„
d) auf Besoldung des Bahnbewachungs-Personals (Bahn- und Weichenwärter und deren Ablösung)	11 283	„
e) auf Kosten der Aushülfe bei stärkerem Verkehr, Ersatz für Kranke, Uebernachtungs-Gebühren ꝛc.	2 052	„
f) auf Dienstkleidung	1 786	„
g) „ Besoldung der Beamten und Bediensteten der mechanischen Reparatur-Werkstätte	2 490	„
zusammen	51 095	Thlr.

„ „ 230 u. 232. Dies sind die Kosten der verwendeten Schmier- und Putzmaterialien. Die Kosten des Schmierens, Putzens und Reinigens sind in Kol. 228 mitenthalten.

„ „ 236. Hier sind die Kosten des Betriebes der mechanischen Reparatur-Werkstätte aufgeführt.

„ „ 239. In dieser Summe sind die Kosten der Heizung und Beleuchtung der Stationen, Bahnwärterhäuser, der Bahn und Wagenzüge und die Unterhaltungskosten der Laternen enthalten.

„ „ 240. Dies ist die Differenz zwischen gezahlter und empfangener Wagenmiethe.

„ „ 241. Einschließlich 200 Thlr. Prozeßkosten wegen des Frachtgeschäfts.

zu Kol. 243. Desgl. hier 2 857 Thlr. Entschädigung in Folge Vergleichs in einem Prozesse.

„ „ 257. Mit Rücksicht auf das in den Erläuterungen zu Kol. 214 u. 228 Gesagte sind diese Procentsätze zu Vergleichungen mit anderen Bahnen nicht geeignet.

„ „ 272. Hiervon sind 4 509 Thlr. aus dem Betriebs-Ueberschusse überwiesen und 16 850 Thlr. vertragsmäßiger Zuschuß von der Hessischen Ludwigsbahn für Veränderungen von Bahnanlagen in Folge Eröffnung neuer Linien der letztgenannten Bahn.

„ „ 346 u. 355. Die Hülfswärter und Nachtwächter erhalten Tagelohn, die ersteren 15—17½ Sgr., die letzteren 11,4—13,7 Sgr.

„ „ 357 u. 358. Den Telegraphendienst versieht das Stations-Personal (Kol. 349—352).

„ „ 363, 397 u. 426. Hier sind aufgeführt worden:

ad Kol. 363 die Tagewerke zur Unterhaltung des Bahnkörpers, der Geleise ꝛc.,

„ „ 397 diejenigen bei dem Stationsdienst und dem Gütertransport,

„ „ 426 diejenigen zur Instandhaltung der Bahn, der mechanischen Objekte, der Lokomotiven, Wagen u. s. w.

Die dafür gezahlten Löhne sind in den Ausgaben (Kol. 214—256) bereits mitenthalten.

„ „ 391. Dies ist der Verwalter der Materialien für die Werkstätte und die Bahn-Unterhaltung.

36. Galizische Carl-Ludwig-Bahn.

I. Das **Bahngebiet** der Galizischen Carl-Ludwig-Bahn hat sich im Betriebsjahre 1864 nicht verändert; dasselbe umfaßt, wie im Vorjahre

1) die Hauptbahn Krakau-Tarnow-Rzeszow-Przemysl-Lemberg . . . . . 45,45 Meilen;

2) die Zweigbahnen a) Bierzanow-Wieliczka . . . . . 0,71 „ .

b) Podleze-Niepolomice . . . . . 0,65 „

zusammen 46,81 Meilen.

II. **Bahn-Anlagen.** Der in der vorjährigen Eisenbahn-Statistik erwähnte Umbau der beiden provisorischen Brücken über die Weichsel bei Krakau und den Dunajec bei Bogumilowice in definitive ist im Betriebsjahre 1864 vollendet.

Ferner ist mit dem Bau eines definitiven Aufnahme-Gebäudes (an der Stelle des bisher bestandenen provisorischen nebst Verladerampe auf der Station Bochnia begonnen und außer mehreren Ergänzungs-Arbeiten auf den Stationsplätzen Slotwina, Tarnow, Czarna und Dembica der Ausbau des Wasserthurmes in Trzciana zu erwähnen.

Auf der Station Przeworsl wurde das alte Restaurations-Gebäude als überflüssig demolirt; in den Einschnitten nächst Lancut und Jaroslau wurden Schneedämme zum Schutze gegen Schneeverwehungen aufgeführt und an dem Durchlasse bei der Station Przemysl, behufs Höherlegung des Fuhrweges, das Gewölbe durch eine Holzkonstruktion ersetzt.

Auf der Station Lemberg wurde zum Schutze der Reisenden ein Vordach am Perron hergestellt und das Werkstättengebäude mit einer Thurmuhr versehen.

Ferner wurde ein definitiver Schuppen zur Unterbringung der Feuerspritzen mit einer Remise für den Salonwagen erbaut und ein hölzernes Magazin für Schnitt-Materialien aufgestellt.

Zunächst den Werkstätten wurden einige Manipulations-Geleise und zwei kleine Drehscheiben gelegt.

III. **Betriebsmittel.** Im Betriebsjahre 1864 wurden neu angeschafft: 4 Lokomotiven und 2 Tender, dagegen außer Betrieb gesetzt 5 ältere Lokomotiven aus dem seiner Zeit vom Staate übernommenen Fahrparke.

IV. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

zu Kol. 88c. Von diesen 10 000 000 Thlrn. Prioritäts-Obligationen waren bis ult. 1864 jedoch nur 5 666 667 Thlr. emittirt.

Außerdem schuldete die Gesellschaft dem Staate auf den Kaufpreis der Strecke Krakau-Rzeszow von 9 761 445 Thlrn. ult. 1864 die Summe von 7 385 840 Thlrn.

„ „ 100, 101 u. 109a. Einschließlich der Post-Kondukteur-Wagen.

„ „ 116. Diese Summe umfaßt die Anschaffungskosten sämmtlicher Lastwagen (Gepäck-, Post-, Güter-, Equipage- und Viehwagen).

„ „ 163. Außerdem wurden noch 17 Equipagen und 239 Pferde, wovon 3 Equipagen und 179 Pferde den Militairtransporten angehören, befördert.

„ „ 169 u. 172. Hierin ist auch das Gewicht der beförderten Thiere enthalten.

Davon sind a) im Binnenverkehre befördert . . . . . 68 032 Z.-Ctr.

b) „ direkten Verkehre aufgegeben . . . . . 1 051 460 „

c) „ „ „ angekommen . . . . . 2 256 „

zusammen 1 121 748 Z.-Ctr.,

wie in Kol. 177 angegeben.

„ „ 195. Hierin sind auch die Einnahmen für die im Gepäcktransport mitbeförderten 17 Equipagen und 239 Pferde enthalten.

„ „ 202. Ebenso hierin die Einnahmen für die mit Güterzügen beförderten Equipagen, Eisenbahn- und sonstigen Fahrzeuge, Pferde, Rind- ꝛc. Vieh und sonstigen Thiere (cfr. Kol. 175 u. 176).

zu Kol. 221. Hierin sind auch die Kosten für Beleuchtung und Reinigung der Bahnhöfe und Wärterlokale enthalten.

„ „ 230. Dies sind die Kosten der verbrauchten Beleuchtungs-, Schmier- und Putzmaterialien.

„ „ 231. Hierin sind auch die Löhnungen der Lokomotivheizer enthalten.

„ „ 232. Dies sind die Kosten der verbrauchten Schmier- und Putzmaterialien; die für das Schmieren verausgabten Beträge sind in Kol. 228 enthalten.

„ „ 233. Hierin sind auch die Löhne der Wagenschieber enthalten.

„ „ 261. Diese 9660 Thlr. sind für Amortisation von 69 Stamm-Actien gezahlt worden.

zu Abschnitt F. Bei der Galizischen Carl-Ludwig-Bahn finden andere Verhältnisse statt, als sie das Schema zur Statistik voraussetzt. Wegen dieser abweichenden Organisation war die Eintragung der betreffenden Beamten in die Tabellen nicht möglich.

Die vorliegenden Notizen ergeben zwar die nachstehend aufgeführten Beamten, nicht aber deren Besoldungen.

zu Kol. 336—367. I. **Bahnverwaltung** (Oberleitung und Beaufsichtigung der Bahn).

General-Inspektorat.

1 General-Inspektor,
2 Inspektoren,
2 Ober-Ingenieure,
3 Ingenieure,
6 Ingenieur-Assistenten,
2 Ingenieur-Eleven,
1 Telegraphist,
2 Diurnisten.

Technisches Revisionsamt.

1 Ober-Ingenieur,
2 Ingenieure,
2 Ingenieur-Assistenten,
1 Ingenieur-Eleve,
1 Official.

Bahn-Erhaltung

1 Ober-Ingenieur,
12 Ingenieur-Assistenten,
12 Ingenieur-Eleven,
2 Diurnisten,
23 Bahnaufseher,
348 Bahnwächter,
1 Kanzleidiener.

Material-Depot.

1 Ingenieur,
2 Ingenieur-Assistenten,
4 Officiale,
7 Diurnisten,
4 Depot-Aufseher,
2 Depot-Gehülfen.

„ „ 368—401. II. **Transportverwaltung** (Betriebsleitung).

Für den Verkehr.

1 Ober-Ingenieur,
2 Expeditoren,
5 Ingenieure,
1 Kassier,
1 Kontrollor,
16 Ingenieur-Assistenten,
6 Ingenieur-Eleven,
63 Offiziale,
3 Telegraphisten,
21 Diurnisten,
3 Wagenmeister,
5 Wagen-Aufseher,
18 Magazins-Aufseher,
12 Magazins-Aufseher-Gehülf.,
9 Telegraphen-Aufseher,
16 Ober-Kondukteure,
53 Kondukteure,
1 Portier,
3 Kanzleidiener,
8 Wartesaaldiener,
39 Weichenwächter,
10 Thorwächter,
23 Nachtwächter.

Für Zugförderung und Werkstätten.

3 Ingenieure,
5 Ingenieur-Assistenten,
4 Ingenieur-Eleven,
1 Telegraphist,
6 Officiale,
3 Diurnisten,
5 Werkführer,
3 Lokomotiv-Aufseher,
35 Lokomotivführer,
4 Maschinenwärter,
14 Pumpenwärter,
1 Kanzleidiener.

„ „ 402—429. III. **Allgemeine Verwaltung** (Centralleitung).

General-Sekretariat und Registratur.

1 General-Sekretär,
1 Sekretär,
1 Concipist,
6 Officiale.

Kontrole und Reklamations-Büreau.

1 Revisor, 10 Officiale, 3 Diurnisten.

Buchhaltung und Kasse.

1 Buchhalter, 4 Officiale.

Material-Verwaltung.

1 Material-Verwalter,
1 Ingenieur-Eleve,
6 Officiale,
1 Diurnist.

Diener-Personal.

11 Kanzleidiener,
1 Hausdiener.

37. Glückstadt-Elmshorner Eisenbahn.

I. Den **Betrieb** der Bahn leitet die Direktion der Glückstadt-Elmshorner Eisenbahn-Gesellschaft. Es sind aber mit der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft gemeinschaftlich: das Zugbegleitungs-Personal mit den nöthigen Utensilien, das Schmieren und Putzen der Wagen und das Abrechnungs-Büreau.

Der Bahnhof zu Elmshorn, welcher Eigenthum der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft ist, wird mit derselben gemeinschaftlich benutzt.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

zu Kol. 152 u. 153. Hierüber können Angaben nicht gemacht werden, weil die Transportmittel in gebrauchtem Zustande übernommen und Notizen über deren Leistungen nicht vorhanden sind.

„ „ 162a. Dies sind die beförderten Militair-Personen; wie viele davon im Binnen- und wie viele im direkten Verkehre befördert sind, kann nicht angegeben werden, weil hierüber keine Notizen gesammelt sind.

„ „ 178c. Die von den Militair-Personen zurückgelegten Meilen können ebenfalls nicht angegeben werden.

„ „ 194. Auch kann nicht genau angegeben werden, wieviel von der Einnahme für Personen-Beförderung auf den Binnen- und wieviel auf den direkten Verkehr kommt.

„ „ 251. Hierin ist der Antheil an den Kosten des mit der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft gemeinschaftlichen Hauptbüreaus enthalten.

„ „ 374 u. 376. Von den bei der Altona-Kieler Eisenbahn aufgeführten Beamten fungiren 1 Zugführer und 3 Schaffner gleichzeitig für die Glückstadt-Elmshorner Eisenbahn (siehe ad I. dieses Berichts).

„ „ 435. Hierin sind 3750 Thlr. als „Abfindungs-Summe aus der früher mit den Angestellten der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft gemeinschaftlichen Pensionskasse" enthalten.

„ „ 437a. Dies ist der Beitrag zu der mit den Beamten der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft gemeinschaftlich zu tragenden Pensionslast pro 1863 und 1864.

38. Graz-Köflacher Eisenbahn.

I. **Anderweitige Besitzungen der Gesellschaft.** Als integrirender Theil des Eisenbahn-Unternehmens gehören noch mehrere Kohlenbergwerke bei Voitsberg und Köflach, sowie die von den größeren Werken nach den Stationen angelegten, für Pferdebetrieb eingerichteten Kohlenbahnen zum Eigenthum der Graz-Köflacher Eisenbahn-Gesellschaft.

II. **Betriebsmittel.** Die von der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft gepachteten Betriebsmittel, und zwar:

5 Lokomotiven mit Tendern,	55 offene 4rädrige Lastwagen und
6 bedeckte 8rädrige Lastwagen (Gepäckwagen),	1 Schneepflug

gingen am 28. Februar 1864, an welchem Tage der mit der gedachten Gesellschaft abgeschlossene 4jährige Pachtvertrag abgelaufen war, für den Preis von 54 271 Thlrn. in das Eigenthum der Graz-Köflacher Eisenbahn-Gesellschaft über.

III. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

zu Kol. 76. Das hier aufgeführte concessionirte Anlage-Kapital bezieht sich nicht nur auf die Eisenbahn, sondern auch auf die übrigen Besitzungen der Gesellschaft.

„ „ 88a. Von den hier aufgeführten Stamm-Actien sind 11 683 $^{19}/_{40}$ Stück zum Werthe von 1 551 776 Thlrn. ausgegeben; 2849 $^{1}/_{40}$ Stück zum Werthe von 382 726 Thlrn. befinden sich im Besitze der Gesellschaft, der Rest ist noch nicht ausgefertigt.

„ „ 100c. Diese Wagen werden auch zur Beförderung der Posteffekten benutzt.

„ „ 121g. Hierin sind auch 3239 Meilen enthalten, welche beim Rangiren der Züge zurückgelegt wurden.

„ „ 167. Das Gewicht der beförderten Postgüter wird nicht notirt.

„ „ 169a u. 172. Hierin ist auch das Gewicht der in Kol. 175 und 176 nach Stückzahl aufgeführten Equipagen und Thiere, und zwar 183 Ctr. Equipagen und 1492 Ctr. Vieh (siehe Kol. 177a), enthalten.

„ „ 221. In dieser Summe sind auch die Kosten der Heizung, Beleuchtung und Reinigung der Stationsplätze, Wartezimmer und Lichtsignale ꝛc. enthalten.

„ „ 243. Dies sind hauptsächlich die an die K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft gezahlten Entschädigungen, und zwar:

a) 5754 Thlr. für die Abnutzung der gepachteten Betriebsmittel während der verflossenen 4 Pachtjahre;

b) 3937 Thlr. Vergütigung für Besorgung der Personen-, Gepäck- und Eilgut-Aufnahme in dem der Südbahn-Gesellschaft gehörigen Bahnhofe Graz für die Zeit vom 1. April 1860 bis ult. Dezember 1863.

„ „ 251. Hierin sind 667 Thlr. Zuschuß zum Pensionsfonds enthalten.

„ „ 259a. Dem hier aufgeführten Ueberschusse aus dem Betriebe der Eisenbahnen von . . 145 504 Thlrn.
treten noch diejenigen aus dem Betriebe der Bergwerke ꝛc. von . . . . . 13 369 „
hinzu, so daß in den Kol. 261—266 . . . . . 158 873 Thlr.
als verwendet nachgewiesen sind.

„ „ 263. An der Dividende nehmen nur die ausgegebenen Actien (siehe Erläuterung zu Kol. 88a) Theil; die im Besitze der Gesellschaft befindlichen sind ohne Dividenden-Genuß.

zu Kol. 336. Dieser Beamte führt den Titel „Inspektor" und
„ „ 424. der hier aufgeführte den: „Bergverwalter."
„ „ 426—429. Ueber die bei dem Bergbau verrichteten Tagewerke ꝛc. haben Aufschreibungen Seitens der Eisenbahn-Gesellschaft nicht stattgefunden. Derartige Arbeiten werden fast immer in Accord gegeben, welchen der Bergverwalter abschließt.

39. Hessische Ludwigs-Eisenbahn.

I. Das **Bahngebiet** der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn ist gegen das Vorjahr unverändert geblieben. Dasselbe umfaßt folgende 3 im Centralbahnhofe Mainz sich vereinigende Linien:

1) die Rhein-Bahn	a) von Mainz über Oppenheim nach Worms resp. der Landesgrenze . .	6,29	Meilen,
	b) von Mainz über Ingelheim nach Bingen	4,26	„
2) die Main-Rhein-Bahn von Mainz über Darmstadt nach Aschaffenburg		9,91	„
3) die Main-Bahn von Mainz (Bischofsheim) nach Frankfurt (Einmündung in die Main-Neckar-Eisenbahn)		3,54	„
nebst der mit der Main-Neckar-Eisenbahn gemeinschaftlich benutzten Strecke von der Einmündung in dieselbe bis Frankfurt		0,39	„
	zusammen	24,39	Meilen,

auf welche sich die vorliegenden statistischen Notizen beziehen.

Von der im Bau begriffenen Linie Worms-Alzey wurde am 5. Dezember 1864 die . . . 1,53 „ lange Strecke Worms-Monsheim dem Betriebe übergeben.

Die Einnahmen dieser, für Rechnung des Baufonds betriebenen Strecke betrugen pro 1864:

a) aus dem Personenverkehre incl. Nebenerträge	1463	Fl. 26	Kr.
b) „ „ Güterverkehre „ „	880	„ 19	„
zusammen	2343	Fl. 45	Kr.
Die Gesammt-Ausgaben betrugen	1504	„ 3	„
so daß der dem Baufonds gutgeschriebene Ueberschuß	839	Fl. 42	Kr.

beträgt. Die Ausgaben, bei welchen eine Verzinsung des ca. 45 000 Fl. repräsentirenden Betriebs-Materials nicht belastet ist, absorbirten daher 64,2 Proc. der Brutto-Einnahme.

II. **Bahnanlagen.** Auf der Strecke vom Bahnhofe Worms bis zur Bayerischen Grenze wurde das zweite Geleise hergestellt und auf der Strecke Mainz-Bingen einige rückständige Arbeiten in den Stationen und solche, welche sich auf die Durchführung des zweiten Geleises beziehen, zur Vollendung gebracht. Das Letztere wird im Frühjahr 1865 auf der ganzen Linie fahrbar sein.

In Bingen wurde das Stationsgebäude und für den Bahnhof Darmstadt die Einrichtungen einer Wasserstation vollendet.

Auf der Strecke Mainz (Bischofsheim)-Darmstadt wurden außer anderen Baulichkeiten von geringerem Belange sämmtliche Bahnwärterhäuser und das Stationsgebäude zu Bischofsheim fertig gestellt.

Die an der Rheinbrücke und deren Nebenwerken noch rückständigen unbedeutenden Arbeiten wurden vollendet, so namentlich die Correctionsbauten an beiden Rheinufern, die Fertigstellung des Sicherheitshafens auf dem linken Rheinufer und die neuen Festungswerke auf dem rechten Rheinufer.

Was den Centralbahnhof Mainz anbetrifft, so wurden die Anschüttungen des Bahnhofs-Terrains bis zur vereinbarten Uferlinie der Hauptsache nach vollendet. Der gesteigerte Verkehr machte die Herstellung weiterer Geleise unabweisbar und eben deshalb mußten auch die Güterhallen vergrößert und neue Verladeplätze errichtet werden. Ein neues Gaswerk wurde bereits im August 1864 vollendet und in Benutzung genommen. Die zur Erweiterung der Werkstätten unternommenen Bauten wurden so rasch betrieben, daß die neue Schmiede zur Vollendung und Benutzung kam und die Reparaturhalle unter Dach gebracht wurde.

Auf dem Festungs-Terrain westlich der Neuthorstraße fand die Errichtung einer neuen Kaserne statt, welche bis Ende des Jahres unter Dach gebracht war.

III. **Betriebsmittel.** Wegen der steten Zunahme des Verkehrs, sowie mit Rücksicht auf die Strecke Worms-Monsheim-Alzey, war eine Vermehrung der Betriebsmittel erforderlich, weshalb im Herbste 1864 . . . 6 Güterzugsmaschinen, 12 Personenwagen III. Klasse und 3 Gepäckwagen in Bestellung gegeben wurden.

IV. **Neue Bahnlinien.** Wie bereits auf I. dieses Berichts erwähnt, wurde von der im Bau begriffenen Bahn von Worms nach Alzey die Strecke Worms-Monsheim am 5. Dezember 1864 dem Betriebe übergeben. Auf der Strecke Monsheim-Alzey waren bis zum Schlusse des Jahres 1864 sämmtliche Bauarbeiten vergeben und mit Ausnahme eines Loses auch in Angriff genommen.

V. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

zu Kol. 15. Die Betriebs-Eröffnung der einzelnen Bahnstrecken fand in nachstehender Reihenfolge statt:

am 23. März 1853 Mainz-Oppenheim,	am 2. Dezember 1858 Darmstadt-Aschaffenburg,
„ 7. August „ Oppenheim-Osthofen,	„ 17. Oktober 1859 Mainz-Bingen,
„ 27. August „ Osthofen-Worms,	„ 27. Dezbr. 1859 Bingen-Bingerbrück und
„ 23. Novbr. „ Worms-Landesgrenze,	„ am 3. Januar 1863 Mainz (Bischofsheim)-
„ 1. August 1858 Mainz-Darmstadt,	Frankfurt a. M.

„ „ 91d. Diese beiden Lokomotiven sind in gebrauchtem Zustande von der Kurfürst Friedrich Wilhelms Nordbahn-Verwaltung angekauft und in eigener Werkstätte in Tender-Maschinen umgebaut worden.

zu Kol. 100a. Hierin sind 5 Postwagen enthalten, welche die Bahnverwaltung zu liefern hat, da in Hessen die Post nicht Staats-Institut ist.

„ „ 109a. Ebenso hier die Ladungsfähigkeit derselben.

„ „ 121b. Außerdem haben die Lokomotiven auf der Strecke zwischen Mainz und Ludwigshafen 3746 Meilen vor Personen- und Güterzügen zurückgelegt, weil auf der genannten Strecke Wagenwechsel nicht stattfindet.

„ „ 122. Die in Kol. 121e und f aufgeführten, als vorgelegte Reservemaschinen und vor Material- und Arbeitszügen zurückgelegten Meilen sind in die Anzahl der Nutzmeilen nicht aufgenommen worden.

„ „ 129 u. 137. Ebenso hier das bei den Material- ꝛc. Zügen verbrauchte Brennmaterial (2700 Cbfß. Holz und 4375 Ctr. Steinkohlen) und die Kosten desselben von 1102 Thlrn.

Der Verbrauch an Brennmaterial für die einzelnen Zuggattungen betrug

bei Personenzügen . . . 82,36 Pfd. Steinkohlen pro Nutz- u. 5,29 Pfd. pro Achsmeile,
„ Güterzügen . . . . 159,99 „ „ „ „ „ 2,46 „ „ „

„ „ 135 u. 137c. Mit Bezug auf vorstehende Erläuterung wird hier noch bemerkt, daß auch die in den Material- ꝛc. Zügen zurückgelegten Achsmeilen (siehe Kol. 145) bei diesen Durchschnittsberechnungen außer Ansatz geblieben sind.

„ „ 140. Die eigenen Postwagen haben zurückgelegt:

a) auf der eigenen Bahn . . . . . 39 937 Achsmeilen,
b) auf fremden Bahnen . . . . . 26 105 „

wogegen fremde Postwagen auf der Hessischen Ludwigsbahn . . . . . 38 428 „ zurücklegten.

„ „ 163. Außerdem wurden noch 105 653 Z.-Ctr. „Traglasten" befördert.

„ „ 169. Unter den Gütern der ermäßigten Klasse sind auch die beförderten Steinkohlen und Coaks und (in Kol. 169a) die beförderten Betriebsdienst- und Baugüter enthalten.

„ „ 195. Hierin sind 2520 Thlr. Einnahmen für die beförderten Traglasten (siehe Erläuterung zu Kol. 163) enthalten.

„ „ 221. Desgl. hier die Heizungskosten der übrigen Dienstlokale.

„ „ 225. In dieser Summe sind 23 918 Thlr. Entschädigungen für die Mitbenutzung der Bahnhöfe Darmstadt, Frankfurt und Aschaffenburg, sowie Pächte für städtisches Festungsterrain ꝛc. enthalten.

„ „ 229. Hierin sind auch die Feuerungskosten der Material- ꝛc. Züge, der nicht im Fahrdienst verwendeten Rangirmaschinen und des Dampfbootes „Rhein" enthalten.

„ „ 239. Desgl. hier die Beleuchtungskosten der Betriebslokale ꝛc.

„ „ 245a. Dieser Durchschnittsberechnung mußten 180 427 Nutzmeilen zu Grunde gelegt werden, weil die Ausgaben der Transportverwaltung auch diejenigen der Material- ꝛc. Züge enthalten (siehe Erl. zu Kol. 229).

40. Homburger Eisenbahn.

I. **Bahngebiet.** Die von Sir Samuel Morton Peto in Jahresfrist erbaute und der Homburger Eisenbahn-Gesellschaft am 5. September 1860 übergebene, von Homburg bis Frankfurt a. M. führende Bahn hat eine Länge von 2,41 Meilen.

In Frankfurt a. M. werden der Bahnhof und die Stationsgebäude der Main-Weser-Bahn von der Homburger Eisenbahn-Gesellschaft mitbenutzt.

II. **Verkehrs-Verbindungen.** Seit dem 1. Mai 1864 findet ein direkter Güterverkehr mit der Taunusbahn, sowie der Herzogl. Nassauischen Staats-Eisenbahn statt.

III. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

zu Kol. 2d. Die den Mitgliedern des Verwaltungsraths statutenmäßig zustehende Tantième von 5 Proc. des Reingewinns betrug im Betriebsjahre 1864 2204 Thlr.

„ „ 121b. Hierin sind 62 Meilen enthalten, welche die Lokomotiven vor Extrazügen zurückgelegt haben.

„ „ 225. Diese 3529 Thlr. sind die Vergütung für Mitbenutzung des Main-Weser-Bahnhofs in Frankfurt a. M.

„ „ 263. In die zur Vertheilung kommende Dividende theilen sich bis zum 1. April 1896 nur die Hälfte der Stamm-Actien. Das Nähere hierüber enthalten die vorhergehenden Jahrgänge der Eisenbahn-Statistik.

„ „ 295a. Dieser Unfall fand am 8. September 1864 in der Nähe bei Oberursel, beim Wegeübergang No. 5 statt, bei welchem, da die Barrière geschlossen, ein Mann seine Kühe, um die Bahn noch vor dem Zuge zu passiren, von dem Wege ab über das Feld und die Bahn trieb und hierbei mit zwei Kühen überfahren und getödtet wurde.

41. Kaiser Ferdinands Nordbahn.

I. Das **Bahngebiet** ist gegen die Vorjahre unverändert geblieben. Dasselbe umfaßt die Linie von Wien nach Krakau und hat mit den Zweigbahnen eine Ausdehnung von . . . . . 80,77 Meilen,

zu übertragen 80,77 Meilen,

Uebertrag 80,77 Meilen,

wovon die Strecke von Oderberg bis zur Preußischen Grenze bei Annaberg von . . . . . 0,43 „

an die Preußische Wilhelmsbahn-Verwaltung verpachtet ist.

Es befinden sich daher im eigenen Betriebe . . . . . 80,34 Meilen.

II. **Bahn-Anlagen.** Der Umbau des Wiener Bahnhofes wurde im Jahre 1864 fortgesetzt, die Personenhalle bis auf die Abgrenzungsfront gegen die Bahn und der Haupttrakt mit den neuen Empfangslokalitäten im Rohen beendet; auch wurden in mehreren Stationen die Stationsplätze und Gebäude vergrößert und die Geleise-Anlagen vermehrt. Sodann wurde auf einer Strecke von 8½ Meilen der Oberbau erneuert, wobei 1½ Meilen mit Stahlschienen belegt worden sind. Die Eisenbrücke mit Stirnpfeilern über die Weichsel nächst Oswiecim und zwei neue für Doppelgeleise reconstruirte Brücken wurden vollendet.

III. **Betriebsmittel.** Der Wagenpark wurde um einen Hofsalonwagen und 120 Kohlenwagen vermehrt, wogegen 1 Salonwagen, 66 Last-, 9 Plattform- und 2 Gepäckwagen ausrangirt wurden.

IV. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

zu Kol. 88c. Von den hier aufgeführten Prioritäts-Obligationen waren bis ult. 1864 . . . 1 737 400 Thlr. amortisirt, so daß noch 13 497 600 Thlr. zu verzinsen sind.

„ „ 121h. Außerdem wurden auf der Wiener Verbindungsbahn 1363 Meilen und auf der Ostrauer Kohlenbahn 3345 Meilen von den Lokomotiven zurückgelegt.

„ „ 128b. Dies sind Briquetts, welche mit Steinkohlen und Coaks gemischt gefeuert wurden (siehe Kol. 130)

„ „ 136d. und dies der Durchschnittspreis pro 100 Z.-Pfd. derselben.

„ „ 169 u. 172. Das in diesen Summen enthaltene Gewicht der im Güterverkehre beförderten Thiere (siehe Kol. 176 u. 177) beträgt 2 461 229 Z.-Ctr.

Hiervon sind: 681 609 Z.-Ctr. im Binnenverkehre befördert,
1 482 802 „ im direkten Verkehre angekommen,
188 722 „ „ „ „ abgegangen
und 108 096 „ „ Durchgangsverkehre befördert.

Das Gewicht der als Eilgut beförderten Thiere beträgt 9773 Z.-Ctr.

„ „ 175 u. 176. Von den hier aufgeführten Equipagen und Thieren wurden befördert:

a) im Personenverkehr (mit dem Gepäck aufgegeben) 104 Equipagen u. 507 Pferde;
mit Militair-Transporten 1278 Wagen, Geschütze, Equipagen ꝛc. u. 9718 Pferde;
b) als Eilgut 15 Equipagen, 180 Pferde und 1659 Stück Rindvieh ꝛc.;
c) als Frachtgut 852 Equipagen, 5149 Pferde und 1 236 900 Stück Rindvieh ꝛc.

„ „ 195. Hierunter befinden sich auch die Einnahmen für die mit Personenzügen und Militair-Transporten beförderten 1382 Stück Equipagen ꝛc. und 10 225 Pferde.

„ „ 222. Dies sind die bezahlten Feuerversicherungs-Prämien.

„ „ 223. Die hier aufgeführte Summe repräsentirt die Ausgaben, welche „für Erhaltung der Kommunikation in Folge der Elementar-Ereignisse" gemacht worden sind.

„ „ 233. Hierin sind auch die Löhnungen der Wagenschieber enthalten.

„ „ 236. Dies sind die Kosten der Wasserstationen.

„ „ 237d. Die hier aufgeführte Summe enthält die Reparaturkosten der Achsen und Räder, sowie der Wagen- und Tender-Requisiten.

„ „ 259a. Dem hier nachgewiesenen Ueberschusse von . . . . . 7 349 025 Thlrn.
treten noch hinzu: die Erträgnisse der Kohlenbahn im Ostrauer Kohlenreviere von 88 282 „
so daß in den Kol. 261—266 . . . . . 7 437 307 Thlr.
als verwendet nachgewiesen worden sind.

„ „ 280a u. 284a. Bei Vergleichung der Einnahmen und des Ueberschusses pro 1864 mit den correspondirenden Summen des Vorjahres sind die in der Statistik pro 1863 unter Kol. 210, 211 und 258a mitenthaltenen 59 811 Thlr. Erträgnisse der Ostrauer Kohlenbahn unberücksichtigt geblieben.

„ „ 317a. Die Zahl der in den Jahren 1857 bis Ende 1863 vorgekommenen Achsbrüche ist nur summarisch bekannt und deshalb hier aufgeführt worden.

„ „ 336. Dies sind Ober-Ingenieure und „Inspektoren."

„ „ 337. Hier sind deren Assistenten aufgeführt.

„ „ 357. Der eine dieser Beamten führt den Titel „Telegraphen-Ober-Ingenieur."

„ „ 382. Desgl. der hier aufgeführte Beamte den: „Expedits-Inspektor."

„ „ 390. Von den hier aufgeführten Beamten ist der eine Vorsteher der Werkstätte (Geh. 2467 Thlr.), der andere dessen Stellvertreter (Geh. 1533 Thlr.) und der dritte Werkstätten-Kontroleur (Geh. 1533 Thlr.).

„ „ 408. Von diesen Beamten ist der eine „Vorsteher des administrativen Kontrol-Büreaus und Oberbuchhalter" (Geh. 2800 Thlr.) und der andere Vorsteher des technischen Büreaus (Geh. 2067 Thlr.).

„ „ 410. Die hier aufgeführten Beamten führen den Titel „Revidenten."

42. Kaiserin Elisabeth-Bahn.

I. Das **Bahngebiet** hat im Jahre 1864 eine Veränderung gegen das Vorjahr nicht erlitten. Dasselbe umfaßt:

1) die Lokomotivbahnen, und zwar:

a) die Hauptbahn von Wien über Linz bis zur Bayerischen Grenze bei Salzburg . . .		42,35	Meilen,
wovon die Strecke von Salzburg bis zur Grenze		0,75	„
an die Königl. Bayerische Staats-Eisenbahn-Verwaltung verpachtet ist, verbleiben im eigenen Betriebe		41,60	Meilen,
b) die Verbindungsbahn Penzig-Hetzendorf		0,78	„
c) die Flügelbahn von Wels bis zur Bayerischen Grenze bei Passau . .	10,52 Meilen		
nebst der von der Bayerischen Ostbahn-Gesellschaft gepachteten Strecke von der Landesgrenze bis Passau	0,21 „	10,73	„
	zusammen	53,11	Meilen,
d) die schmalspurige Zweigbahn Lambach-Gmunden		3,82	„
Auf vorstehende		56,93	Meilen,

beziehen sich die in den Tabellen unter „Lokomotivbahn" aufgeführten statistischen Notizen.

2) Die Pferdebahn Linz-Budweis	17,27	„
Gesammtlänge aller Bahnlinien	74,30	Meilen.

II. Die **Lambach-Gmundener Zweigbahn**, deren Betrieb mit den übrigen Lokomotivbahnstrecken vereinigt ist, hat eine Spurweite von 3 Fuß 6 Zoll Oesterr. und deshalb ihre eigenen Betriebsmittel, nämlich: 14 Tenderlokomotiven, 30 vierrädrige Personenwagen mit 132 Sitzplätzen I., 165 Pl. II. u. 198 Pl. III. Klasse, zus. 495 Sitzplätze, 10 vierrädrige Gepäckwagen mit 500 Ctr. Ladefähigkeit, 310 offene und 25 bedeckte vierrädrige, 1 sechsrädrigen und 1 achträdrigen offenen, zusammen 340 Lastwagen mit 17 240 Ctr. Ladefähigkeit, 15 Arbeitswagen (vierrädr.), 2 Schneepflüge und 1 Draisine.

III. Außer der **Beamten-Pensions-Kasse** (Kol. 430—449 der Tabellen) besteht noch eine Kranken- und Unterstützungskasse für die Beamten und Arbeiter der Gesellschaft, welche ult. 1864 mit einem Bestande von 18 687 Thlrn. abschloß.

IV. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

a) **Lokomotivbahn.**

zu Kol. 76. Concessionirt ist das am Schlusse eines jeden Jahres als verwendet nachgewiesene Anlage-Kapital, auf welches sich auch die Zins-Garantie des Staates bezieht. Die Feststellung desselben pro 1864 war noch nicht beendet, weshalb dasselbe nicht angegeben werden kann.

„ „ 77. Hiervon kommen 190 628 Thlr. auf Vorarbeiten und 660 433 Thlr. auf den an die „erste Oesterreichische Eisenbahn-Gesellschaft" gezahlten Kaufpreis für die Lambach-Gmundener Zweigbahn.

„ „ 89. Die Zins-Garantie des Staats erstreckt sich nicht nur auf die Stamm-Actien, sondern auf das gesammte concessionirte Anlage-Kapital (siehe Erläuterung zu Kol. 76).

„ „ 91d u. e, 96d, 98e, 100d, 102g, 104d u. 109e. Hierunter befinden sich die Betriebsmittel der Lambach-Gmundener Zweigbahn resp. deren Sitzplätze und Ladungsfähigkeit (siehe ad II dieses Berichts).

„ „ 111 u. 112. Die größte zulässige (Netto-) Belastung einer Güterwagen-Achse der Lambach-Gmundener Zweigbahn beträgt 25 Z.-Ctr. und deren Durchmesser (in der Nabe) 2¾ Zoll.

„ „ 113—116. Dies sind die Anschaffungskosten der Lokomotiven und Wagen (einschließlich der Reservestücke) für die Hauptbahn; diejenigen der Lambach-Gmundener Zweigbahn können nicht angegeben werden, weil die hierzu erforderlichen Notizen nicht vorhanden sind.

„ „ 160. Mit den Extrazügen wurden außer den Personen auch noch 70 Wagen und 231 Pferde befördert.

„ „ 169 u. 172. Hierin ist auch das Gewicht der beförderten Thiere enthalten, von welchen 468 715 Z.-Ctr. im Binnen- und 39 982 Z.-Ctr. im direkten Verkehre befördert worden sind (cfr. Kol. 177).

„ „ 175 u. 176. Von den hier aufgeführten Equipagen und Pferden sind befördert worden:

a) mit Personenzügen	87 Equipagen	u.	348 Pferde	(mit dem Reisegepäck zugleich aufgegeben)
und	22 Wagen und Geschütze	„	279 „	mit Militair-Transporten,
sowie	21 Equipagen	„	90 „	als Eilgüter.
b) mit Güterzügen	445 „	„	3385 „	als Frachtgüter.
zusammen	575 Equipagen rc.	und	4102 Pferde.	

„ „ 192e. Hierin ist auch die Einnahme für die mit Extrazügen beförderten 70 Wagen u. 231 Pferde enthalten (cfr. Erl. zu Kol. 160).

„ „ 195. Desgl. hier die Einnahme für die mit dem Reisegepäck aufgegebenen, sowie für die mit Militair-Transporten beförderten Equipagen, Wagen u. Pferde.

zu Kol. 199. Ebenso ist hierin die Einnahme für die als Eilgut beförderten Equipagen u. Pferde enthalten (cfr. Erl. zu Kol. 175 u. 176).

„ „ 218. Von dieser Summe kommen: auf die Besoldungen der Telegraphisten und Telegraphenwächter . . . . . 8 298 Thlr.
auf den kontraktlichen Beitrag für Benutzung der Staats-Telegraphen-Leitung . . 2 454 „
auf Kosten der Beleuchtung der Signallaternen längs der Bahn . . . . . 4 757 „
und auf die Kosten der Erhaltung der Batterien, Apparate, Signalglocken und optischen Signale ꝛc. . . . . 5 137 „
zusammen 20 646 Thlr.

„ „ 230 u. 232, Dies sind die Kosten der verbrauchten Beleuchtungs-, Schmier- und Putzmaterialien. Die für das Schmieren, Putzen und Reinigen der Lokomotiven und Wagen gezahlten Beträge sind in Kol. 228 enthalten.

„ „ 234. Hier sind nur die Kosten der Beleuchtung der Wagen aufgeführt, diejenigen der Beleuchtung der Lokomotiven sind in Kol. 230 enthalten.

„ „ 236. In dieser Summe sind 7 299 Thlr. Miethe enthalten, welche für Pferde zum Gütertransporte zwischen der Stadt und dem Bahnhofe Gmunden gezahlt worden sind.

„ „ 261a. Hierin sind auch die Zinsen der schwebenden Schuld enthalten.

„ „ 262. Diese Summe repräsentirt die Einkommen-, Erwerb-, Grund- und Häusersteuer, sowie Stempel und Taxen.

„ „ 263. Zur Verzinsung der vom Staate mit 5 Proc. garantirten Stamm-Actien blieben nach Bezahlung der Zinsen der Prioritäts-Obligationen ꝛc. und der Steuern nur 1,135 Proc. (238 436 Thlr.) übrig, weshalb der Staat den fehlenden Betrag zuschießen mußte.

„ „ 336. Hiervon ist der eine Beamte „Ober-Ingenieur" und der andere „Bau-Inspektor."

„ „ 345. In dieser Anzahl sind auch die Hülfswärter und Weichensteller enthalten.

„ „ 349. Von den in Kol. 343 aufgeführten Assistenten der Abtheilungs-Ingenieure fungiren 8 gleichzeitig als Bahnhofs-Inspektoren.

„ „ 351. Außer den hier aufgeführten Beamten fungiren von den in Kol. 343 aufgeführten Assistenten noch 20 als Vorsteher kleinerer Stationen.

„ „ 368. Dieser Beamte führt den Titel „Vice-Direktor."

„ „ 408. Von den hier aufgeführten Beamten ist der eine Vorsteher des Kontrol-Büreaus (Geh. 2500 Thlr.) und die beiden andern dessen Stellvertreter.

b) Pferdebahn.

„ „ 77—85. Das Anlage-Kapital kann nach den einzelnen Bautiteln nicht angegeben werden, weil die Bahn von der „ersten Oesterreichischen Eisenbahn-Gesellschaft" erbaut ist und der jetzigen Eigenthümerin die erforderlichen Notizen fehlen.

„ „ 86. Dies ist die für Erwerbung der Bahn gezahlte Summe.

„ „ 114—120. Die Anschaffungskosten der Wagen können nicht angegeben werden, weil der jetzigen Eigenthümerin der Bahn die erforderlichen Notizen fehlen.

„ „ 223. Hierin sind auch die Kosten der Erhaltung der Schneepflüge enthalten.

„ „ 228. Ebenso hier die Löhnungen der Kutscher und Transportknechte.

„ „ 236. Von dieser Summe kommen
a) auf die Fütterungskosten der Pferde . . . . . 76 310 Thlr.
b „ Kurkosten für erkrankte Pferde und Honorare der Thierärzte . . . . . 2 111 „
c) „ Miethe für fremde Pferde . . . . . 9 317 „
d) „ „ „ Stallungen, Futterböden ꝛc., Kosten der Futtersäcke, Stallutensilien, Beleuchtung der Ställe und Kosten des Einstreustrohes nach Abzug des Erlöses für den gewonnenen Dünger . . . . . 2 874 „
e) „ Erhaltung der Pferdegeschirre, Kosten des Hufbeschlages, der Bespannungs-Utensilien und der Straßenfuhrwerke . . . . . 13 347 „
f) „ Erhaltung der Magazins-Requisiten, des Deckzeuges und der Werkzeuge . 3 721 „
g) „ Kosten der Beleuchtung der Stationen ꝛc. . . . . 671 „
zusammen 108 351 Thlr.

„ „ 238. Dies sind die Kosten für den Ankauf neuer Pferde, nach Abzug des Erlöses für die verkauften.

„ „ 243. Hier ist der Brückenzoll über die Donau bei Linz aufgeführt.

„ „ 336. Dieser Beamte führt den Titel „Inspektor."

„ „ 345. Hierin sind auch die Hülfswärter und Weichensteller enthalten.

43. Köln-Mindener (und Gießener) Eisenbahn.

I. Das **Bahngebiet** der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft umfaßt

A. 1) die Hauptbahn von Deutz (Köln) über Düsseldorf, Oberhausen und Hamm nach Minden 34,900 Meilen,
und von Minden bis zur Schaumburg-Lippe'schen Grenze . . . . . 0,346 Meilen,
welche an die Königl. Hannoversche Eisenbahn-Verwaltung verpachtet sind;

2) die Zweigbahnen a) von Duisburg nach dem Duisburger Hafen . . . . . 0,364 Meilen,
b) „ Oberhausen nach Ruhrort . . . . . 1,276 „
c) „ „ „ Emmerich . . . . . 8,053 „
und von Emmerich bis zur Niederländischen Grenze 1,561 Meilen,
welche an die Niederländische Rhein-Eisenbahn-Gesellschaft verpachtet sind.

zusammen 44,593 Meilen.

B. die Bahn von Deutz (Köln) über Betzdorf nach Gießen . . . . . 22,024 „
mit der Zweigbahn von Betzdorf nach Siegen . . . . . 2,283 „

Mithin Gesammt-Betriebslänge 68,900 Meilen.

Außerdem gehört zum Unternehmen der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft der für Rechnung der Köln-Gießener Bahn geführte Betrieb und die Unterhaltung der festen Rheinbrücke und der Schiffbrücke bei Köln.

II. **Bahn-Anlagen.**

1. Verbindungsbahn. Die schon im Berichte der vorjährigen Statistik erwähnte Verbindungsbahn bei Oberhausen, vermittelst welcher unter Umgehung des Bahnhofes Oberhausen die Kohlenzüge direkt von der Hauptbahn nach der Ruhrorter Zweigbahn übergeführt werden, ist im Laufe des Sommers 1864 fertig gestellt und im November dem Betriebe eröffnet worden. Der Bahnkörper ist doppelgeleisig und mit 1051,5 lfd. Ruthen Schienengeleise belegt.

2. Nebenbahnhöfe. In unmittelbarer Nähe der Stadt Essen, welche von dem jetzigen Bahnhofe Essen nahezu eine halbe Meile entfernt liegt, ist eine neue Güterstation unter der Benennung Stadtbahnhof Essen etablirt, die vermittelst einer Zechenbahn nach dem Bahnhofe Berge-Borbeck mit der Köln-Mindener Hauptbahn in direkter Verbindung steht. Dieselbe wurde am 1. Dezember 1864 dem öffentlichen Verkehre übergeben.

III. **Betriebsmittel.**

1. Lokomotiv-Kolben. Mehrfache Versuche mit der sogenannten schwedischen Konstruktion bei Lokomotiv-Kolben haben so günstige Resultate geliefert, daß dieselbe jetzt bei allen Neu-Anfertigungen zur Anwendung kommt und vorhandene ältere Kolben bei passender Gelegenheit in schwedische umgeändert werden. Diese Kolben haben den Vortheil, daß sie einfacher, leichter und billiger sind, als die bisher üblichen, mindestens eben so gut arbeiten, und weniger leicht nachtheiligen Brüchen einzelner Theile ausgesetzt sind.

Der Kolbenkörper besteht aus einem einzigen Stücke von Schmiedeeisen oder Gußstahl. Die beiden Ruthen desselben nehmen leichte gußeiserne Dichtungsringe auf, welche bei gutem Material sich hinreichend aufbiegen lassen, um über den großen Durchmesser des Randes hinweg in die Ruthe gebracht zu werden und hinreichende Federkraft besitzen, um sich gut an die Cylinder-Wandung anzulegen. Der Kolbenkörper wird auf die gußstählerne Kolbenstange warm aufgezogen und letztere dann vernietet, was bei sauberer Ausführung bis jetzt nicht den mindesten Anstand gezeigt hat.

2. Abschleifen der Gußstahl-Bandagen und Räder.

Die Radbandagen aus Gußstahl, sowie die Gußstahlscheibenräder werden nach längerem Laufe unter Bremsen auf der Lauffläche derart erhärtet, daß ein Nachdrehen in gewöhnlicher Weise unausführbar wird, weil die Drehstichel die glasharte Kruste nicht angreifen.

Eine ähnliche Erscheinung zeigt sich bei den Bandagen von Puddelstahl, an welchen einzelne Stellen glashart werden, während andere weich bleiben.

Um das Abdrehen der in solcher Weise hart gewordenen Spurkränze zu ermöglichen, wurden Versuche gemacht, die glasharte Kruste durch Abschleifen zu entfernen. Diese anfänglich im kleinen Maaßstabe vorgenommenen Versuche lieferten sehr bald ein so günstiges Reiultat, daß eine vollständige Maschine zum Abschleifen der Radkränze beschafft und in der Wagenwerkstätte zu Dortmund im Jahre 1862 aufgestellt und in Betrieb gesetzt wurde.

Die Schleifsteine, welche 4 Zoll Stärke und einen Durchmesser von 2--2½ Fuß haben, werden aus den Sandsteinbrüchen der Porta-Westphalica bezogen und kosten fertig etwa 1⅔ Thlr. Ein solcher Stein hält durchschnittlich das Abschleifen von 60 Radkränzen aus. Mit der Schleifvorrichtung wird von den Radkränzen die glasharte Kruste entnommen, das etwa noch weiter in Folge von Materialfehlern erforderliche Abdrehen der Laufflächen, sowie die profilmäßige Herstellung der nicht harten Spurkränze geschieht gleichzeitig mit dem Abschleifen in gewöhnlicher Art durch Drehstichel, welche von demselben Arbeiter, der das Abschleifen besorgt, geführt werden. Durch dieses Abschleifen wird bei den meistens rund und glatt abgenutzten gesunden Radkränzen bedeutend an Material erspart. Es ist hierbei möglich, nur soviel Material wegzunehmen, als zur

Herstellung des Profils erforderlich ist, während beim Abdrehen mit dem Stichel stets ein dickerer Spahn genommen werden muß, damit der Stichel noch in Angriff bleibt.

Die hierdurch erzielte Material-Ersparniß beträgt nach den diesseitigen Erfahrungen soviel, daß eine ursprünglich 2 Zoll starke Gußstahl-Bandage bis zu ihrer vollständigen Abnutzung einmal mehr abgeschliffen als mit dem Stichel abgedreht werden, d. h. ca. 12 000 Meilen mehr durchlaufen kann.

IV. **Verkehrs-Verbindungen.** Vom 15. März 1864 ab wurde, nachdem die Hannoversche Bahnstrecke Lüneburg-Hohnstorf dem öffentlichen Verkehre übergeben war, ein direkter Personen- und Güterverkehr mit der Lübeck-Büchener Bahn und ein direkter Personenverkehr mit Hamburg via Büchen eingerichtet. Außerdem sind die Verkehrsbeziehungen mit der Bergisch-Märkischen Bahn, mit der Herzoglich Nassauischen Staatsbahn, mit der Rheinischen und mit Oberrheinischen Bahnen durch Aufnahme neuer Verbandstationen erweitert und der Binnenverkehr um 2 Stationen Minden Hafen und Stadtbahnhof Essen vermehrt.

V. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

zu Kol. 5. Diese Stelle war vom 1. Juli bis Ende des Jahres unbesetzt.

„ „ 15b. Von der Hauptbahn Deutz-Minden wurde die letzte Strecke am 15. Oktober 1847, die Zweigbahn Oberhausen-Niederländische Grenze am 20. Oktober 1856 und von der Köln-Gießener Bahn die letzte Strecke am 12. Januar 1862 eröffnet.

„ „ 86 u. 87. Von dieser Summe sind die extraordinairen Einnahmen mit 2 284 244 Thlrn. in Abzug zu bringen, wodurch das wirklich verwendete Anlage-Kapital sich auf 59 751 857 Thlr., pro Meile Bahnlänge auf 841 492 Thlr. und pro Kilometer auf 111 722 Thlr. reducirt.

„ „ 96d u. 100d. Außerdem besitzt die Gesellschaft gemeinschaftlich

1) mit der Königl. Hannoverschen und der Herzogl. Braunschweigschen Bahnverwaltung 12 kombinirte Personen-Postwagen, 36 Kourierzug-Personenwagen und 27 Gepäckwagen. Sämmtliche Wagen sind sechsrädrig und, bis auf 14 Kourierzug-Personenwagen, alle mit Bremsen versehen.

An den Beschaffungskosten dieser Wagen ist die Gesellschaft mit 146 309 Thalern betheiligt.

2) mit der Niederländischen Rhein-Eisenbahn-Verwaltung 3 vierrädrige Personenwagen I. und II. Klasse ohne Bremsen, an deren Beschaffungskosten Köln-Minden mit 5 571 Thlrn. participirt.

„ „ 108. Im Ganzen sind 13 461 Achsen vorhanden, darunter 7 767 stählerne und 5 694 eiserne.

„ „ 167, 184b, 190b und 200. Die Beförderung der Postgüter erfolgt gegen eine Aversional-Entschädigung, weshalb besondere Gewichts-Ermittelungen nicht stattfinden.

„ „ 206a. Diese Summe enthält nur die Einnahmen für die mit Personenzügen beförderten Luxus- und Militairpferde. Der Ertrag aus der Beförderung der Koppelpferde, welche nur mit Güterzügen erfolgt, ist in Kol. 206b enthalten.

„ „ 210. In dieser Summe sind 96 287 Thlr. für die verpachteten Bahnstrecken und 74 861 Thlr. aus dem Betriebe der festen Rheinbrücke bei Köln mitenthalten.

„ „ 215. Hierin sind die aus dem Reserve- und Erneuerungs-Fonds bestrittenen Ausgaben mit 403 Thlrn. 7 Sgr. 10 Pf. resp. 222 565 Thlrn. 20 Sgr. 1 Pf. enthalten.

„ „ 226 u. 227. Nach Abzug der aus dem Reserve- und Erneuerungs-Fonds gezahlten Beträge von 222 968 Thlrn. 27 Sgr. 11 Pf. stellt sich die Gesammt-Ausgabe für die Bahnverwaltung auf 1 023 879 Thlr. oder pro Meile Bahnlänge auf 14 860 Thlr. und pro Kilometer auf 1973 Thlr.

„ „ 237a. Von den hier aufgeführten Ausgaben wurden bestritten

	463 Thlr.	8 Sgr.	8 Pf.	aus dem Reservefonds und
	195 126 „	13 „	6 „	aus dem Erneuerungsfonds,
zus.	195 589 Thlr.	22 Sgr.	2 Pf.	

„ „ 237c. Desgl. hier . . 8 081 Thlr. 10 Sgr. — Pf. aus dem Reservefonds und
58 768 „ 22 „ 2 „ aus dem Erneuerungsfonds,
zus. 66 850 Thlr. 2 Sgr. 2 Pf.

„ „ 237d. Hier sind die Kosten für Unterhaltung und Wiederherstellung der Lokomotiv- und Wagenschuppen der Wasserstationsgebäude, der Wasserhebungsmaschinen, der Werkstattsgebäude, der Arbeitsmaschinen und Werkzeuge aufgenommen.

„ „ 243. Von diesen Ausgaben wurden 3 952 Thlr. aus dem Reservefonds gezahlt.

„ „ 244 u. 245. Nach Abzug der aus dem Reserve- und Erneuerungsfonds gezahlten Beträge stellt sich die reine Betriebs-Ausgabe auf 2 215 550 Thlr. oder pro Nutzmeile auf 3,29 Thlr. und pro Achsmeile auf 2,06 Sgr.

„ „ 246. Die Mitglieder der Direktion und des Administrations-Rathes beziehen von dem Ueberschusse, welchen der Reinertrag nach Abzug der Aktienzinsen ergiebt, eine Tantième.

„ „ 251. Von dieser Summe wurden 26 426 Thlr. für Kommunalsteuer verausgabt.

„ „ 255 u. 256. Werden von dieser Summe die aus dem Reserve- und Erneuerungsfonds gezahlten Beträge in Abzug gebracht, so stellen sich die wirklichen Betriebs-Ausgaben auf 3 370 077 Thlr. oder pro Meile Bahnlänge auf . . . . . 48 913 „

oder pro Kilometer auf . . . . . 6494 Thlr.
und „ Nutzmeile „ . . . . . 5,02 „

zu Kol. 259a. Der hier nachgewiesene Ueberschuß ist die Differenz zwischen der Summe aller Einnahmen (Kol. 211) und den wirklichen Betriebs-Ausgaben (siehe Bemerkung zu Kol. 255).

„ „ 259c. Der hier aufgeführte Procentsatz berechnet sich nach dem in Kol. 86 aufgeführten Anlage-Kapitale von 62 036 101 Thlrn., wogegen sich derselbe, nach dem wirklich verwendeten Anlage-Kapitale von 59 751 857 Thlrn. (siehe Erläut. zu Kol. 86) berechnet, auf 9,37 Proc. stellt.

„ „ 261a. Zur vollständigen Verzinsung der Anleihen waren außerdem noch 422 410 Thlr. erforderlich, welche der Staat als Zuschuß zur Verzinsung des Anlage-Kapitals der Köln-Gießener Bahn und der Rheinbrücke bei Köln aus dem Garantiefonds zu leisten hatte.

„ „ 275b. Die hier angegebene größere Betriebslänge ist nur scheinbar und hat lediglich seinen Grund in der genaueren Feststellung der Längen der einzelnen Bahn-Linien (siehe ad I dieses Berichts).

„ „ 282. Die wirklichen Betriebs-Ausgaben, mit Ausschluß der aus dem Reserve- u. Erneuerungsfonds gezahlten Summen, betrugen mehr:

a. überhaupt 289 623 Thlr. oder 9,40 Proc.
b. pro Meile Bahnlänge 4 200 Thlr.

„ „ 336 u. 368. Der hier aufgeführte Beamte fungirt für die Köln-Mindener Hauptbahn und deren Zweigbahnen. Für die Köln-Gießener Bahn werden die Geschäfte des Ober-Ingenieurs (Bahn-Direktors) von dem Betriebs-Direktor (Kol. 368) gleichzeitig versehen.

„ „ 337. Dieser Beamte ist Techniker. Bezüglich der administrativen Büreau-Arbeiten cfr. Kol. 403.

„ „ 339. Hier ist der Plankammer-Verwalter aufgeführt. Die Kanzleiarbeiten werden von dem Personale Kol. 405 besorgt.

„ „ 346. Hier sind die Stellvertreter der Bahnwärter und Weichensteller für den Nachtdienst eingetragen.

„ „ 347. Vier Weichensteller werden zur Hälfte von der Westfälischen und zwei zur Hälfte von der Niederländischen Rhein-Eisenbahn besoldet; außerdem haben verschiedene Zechen zu dem Gehalte von 7 Weichenstellern beizutragen. Demgemäß ist die angegebene Anzahl mit der Besoldungs-Ausgabe in Uebereinstimmung gebracht.

„ „ 349. Der Bahnhofs-Inspektor in Emmerich wird zur Hälfte von der Niederländischen Verwaltung besoldet.

„ „ 354. Zu dem Gehalte eines Portiers hat die Königl. Hannoversche Verwaltung die Hälfte beizutragen.

„ „ 375. Hierunter sind 17 Personenzug- und 21 Güterzug-Packmeister des Norddeutschen Verbandes und 5 Güterzug-Packmeister für den Westfälischen Verband. Zu den Kosten der Besoldungen hat die Köln-Mindener Verwaltung 15 675 Thlr. als ratirlichen Antheil zu zahlen.

„ „ 389a. Die hier aufgeführten Beamten fungiren in Emmerich und werden von der Köln-Mindener und der Niederländischen Verwaltung gemeinschaftlich besoldet.

„ „ 397. Diese Angaben beziehen sich auf die Lohnarbeiten für die Güterverladung und den Rangirdienst, das Putzen der Lokomotiven und Wagen, Wasserpumpen u. s. w., sowie auf die Arbeiten in den Werkstätten. Für letztere wurden im Ganzen 335 486 Thlr. ausgegeben.

„ „ 405. Hierunter sind 20 Lohnschreiber, welche, ohne fest angestellt zu sein, gegen Kopialien beschäftigt werden.

„ „ 408. Je Einer für die Personen- und Güter-Kontrole.

„ „ 411b. Der Wagen-Kontrole ist die Disposition über die Wagen resp. Wagen-Utensilien, die Kontrole über die Ausnutzung der Wagen, die Führung des Meilen-Journals der Wagen und die Besorgung der Mieths-Abrechnung mit fremden Verwaltungen (einschließlich der dazu erforderlichen Unterlagen) übertragen.

„ „ 421. Bei der autographischen Presse sind 3 Drucker beschäftigt, welche die Arbeiten im Akkord ausführen und im Ganzen 763 Thlr. Lohn bezogen haben.

„ „ 423c. Zu den Besoldungen dieser Beamten hat die Köln-Mindener Verwaltung 2 258 Thlr. beizutragen.

„ „ 425. Hierunter sind 2 Brückenmeister, 44 Brückenwärter und 15 Einnehmer.

„ „ 439. Hierin sind Kur-, Verpflegungs- und Beerdigungskosten, sowie Honorar für Aerzte mitenthalten.

„ „ 440. Beiträge werden reglementsmäßig nicht zurückerstattet.

44. Kurfürst Friedrich Wilhelms Nordbahn.

I. Ueber die Organisation der **Verwaltung**, ihre Geschäftsleitung des Rheinisch-Thüringischen Eisenbahn-Verbandes, über die mit der Main-Weser-Bahn gemeinschaftliche Strecke Kassel-Guntershausen (1,55 M.) und die Werkstätte nebst Materialien-Magazin in Kassel enthalten der Jahrgang 1860 der Statistik (S. 45) und die vorhergehenden Jahrgänge der Statistik spezielle Mittheilungen.

Veränderungen hierbei sind im Jahre 1864 nicht eingetreten.

II. Auch das **Bahngebiet** ist gegen die Vorjahre unverändert geblieben. Dasselbe umfaßt:

a) die Hauptbahn Gerstungen-Guntershausen-Kassel-Grenze bei Haueda . . . . . 17,0 Meilen,
b) die Zweigbahn Hümme-Carlshafen (Carlsbahn) . . . . . 2,20 „
Außer diesen 19,90 Meilen
hat die Gesellschaft die Strecke von der Kurhessischen Grenze bei Haueda bis Warburg . . . . 0,61 „
von der Westfälischen Staats-Eisenbahn-Verwaltung gegen 50 Proc. der Brutto-Einnahme gepachtet
und im Betriebe . . . . . 19,51 Meilen.

III. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

zu Kol. 96d. u. 100d. Außer den hier aufgeführten Wagen besitzt die Verwaltung noch einen Antheil an 6 Personenwagen des Rheinisch-Thüringischen Verbandes und an 11 sechsrädrigen Packmeisterwagen des Mitteldeutschen Verbandes.

„ „ 167. Für den Transport der Posteffekten wird der Raum eines ganzen resp. eines halben Wagens zur Disposition gestellt, weshalb das Gewicht derselben nicht bekannt ist.

„ „ 173. Das Gewicht der Betriebsdienst- und Baugüter wird nicht notirt.

„ „ 176. Außerdem wurden noch (in Wagenladungen) 2738 Achsen Thiere (incl. Pferde) befördert.

„ „ 344—396. Von den hier aufgeführten Beamten sind folgende mit der Main-Weser-Bahn gemeinschaftlich:

2 Bahnmeister,	1 Materialienverwalter,	1 Werkstätten-Buchhalter und
18 Bahnwärter,	4 Assistenten desselben,	7 Gehilfen desselben und
16 Weichensteller,	2 Magazins-Aufseher,	Werkschreiber,
2 Vorsteher größer. Stationen,	2 Einnehmer,	3 Werkführer,
1 Vorsteher einer klein. Station,	2 Gepäck-Expedienten,	3 Wagenmeister und
7 Portiers,	1 Güter-Expedient,	1 Büreaudiener für die
6 Nachtwächter,	1 Maschinenmeister,	Maschinen-Verwaltung.
4 Telegraphisten,	2 Zeichner u. Assistenten desselb.,	

45. Leipzig-Dresdener Eisenbahn.

I. **Bahngebiet.** Außer der von Leipzig über Riesa nach Dresden führenden Hauptbahn von . . 15,33 Meilen
und der Zweigbahn von Coswig nach Meißen von . . . . . 1,20 „
zusammen 16,53 Meilen
besitzt die Gesellschaft noch die Bahnstrecke von Leipzig bis zur Sächsisch-Preußischen Grenze von 1,54 Meilen, welche an die Magdeburg-Leipziger Eisenbahn-Gesellschaft gegen 50 Proc. der Brutto-Einnahme verpachtet ist.

II. **Bahn-Anlagen.** Von bedeutenderen Bauten im Jahre 1864 sind zu erwähnen: Der Umbau des Leipziger Bahnhofes und des Röderauer Viaduktes. Letzterer wurde mit einem Kostenaufwande von 69 000 Thlrn. massiv hergestellt.

III. **Neue Bahnlinien.** Die Leipzig-Dresdener Eisenbahn-Gesellschaft hat nach erfolgter Genehmigung der Gesellschafts-Vorstände beschlossen, eine Eisenbahn von Borsdorf über Grimma, Leisnig, Döbeln, Roßwein und Nossen nach Meißen zu bauen. Die Concession hierzu ist ihr Seitens der Staatsregierung ertheilt und soll mit dem Bau der 12,85 Meilen langen Bahn im Jahre 1865 begonnen werden.

IV. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

zu Kol. 5. Außerdem erhält der Bevollmächtigte eine Tantième von ½ Proc. des zur Vertheilung an die Actionäre kommenden Reingewinnes, welche pro 1864 . . . 2111 Thlr. betrug.

„ „ 77—81. Eine speziellere Beantwortung dieser Kolonnen ist deshalb nicht möglich, weil bei dem Brande des Verwaltungsgebäudes im Jahre 1857 sämmtliche hierzu erforderliche Notizen vernichtet worden sind.

„ „ 88c. Hierunter befinden sich 500 000 Thlr. in Kassenscheinen.

„ „ 207. Diese Summe enthält auch Assekuranzbeträge, Rollgeld, Ladelohn und sonstige außerordentliche Einnahmen aus dem Personen- und Güterverkehre.

„ „ 210. Hierin ist auch der Pachtzins für die Bahnstrecke von Leipzig bis zur Preußischen Grenze enthalten. Derselbe war weder ult. 1863 noch 1864 definitiv festgestellt, es sind pro 1863 zu wenig vereinnahmt 13 093 Thlr., welche hierin ebenfalls enthalten sind. Für das Jahr 1864 ist der Pachtzins auf 58 984 Thlr. angenommen worden.

„ „ 216. Die hohe Ausgabe für Unterhaltung der Brücken und Durchlässe erklärt sich durch den Um- resp. Neubau des Röderauer Viadukts (siehe ad II dieses Berichts).

„ „ 222. Hierin ist auch die Gewerbesteuer enthalten.

„ „ 234. Desgl. hier die Beleuchtungskosten der Bahnhöfe, der Bahn u. s. w.

„ „ 243. Diese Summe umfaßt die Ausgaben für Utensilien, Unterhaltung derselben, Beleuchtung im Allgemeinen, Heizung, Expeditionsbedarf und kleinere Ausgaben auf den Bahnhöfen.

„ „ 346 u. 377. Hülfswärter und Bremser sind nicht angestellt, die letzteren erhalten nur Tagelohn.

„ „ 363—367 u. 397—401. Hierüber können keine Angaben gemacht werden.

„ „ 383. Außerdem erhalten die Güterkassen-Rendanten 150 Thlr. Zählgeld.

„ „ 437b u. 447b. Die Beamten-Wittwen erhalten auch die Erziehungsgelder für ihre Kinder; es sind des-

halb die Erziehungsgelder solcher Kinder hier (in Kol. 437b) mitenthalten, ebenso die Anzahl der Kinder in Kol. 447b.

zu Kol. 438 u. 448. Dagegen sind hier die Kinder-Erziehungsgelder für die Waisen resp. die Anzahl derselben aufgeführt worden.

46. Ludwigs-Eisenbahn (Nürnberg-Fürth).

I. Der **Betrieb** der Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft hat im vorliegenden Betriebsjahre Veränderungen nicht erlitten. Derselbe erstreckt sich, wie im Vorjahre, nur auf den Verkehr zwischen Nürnberg und Fürth.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

zu Kol. 87. Da die Bahn nur 0,8 Meilen lang ist, so kann hier auch nur das auf diese Bahnlänge verwendete Gesammt-Anlage-Kapital angegeben werden.

„ „ 88c. Von dem Gesammt-Anlage-Kapitale bestanden außer den in Kol. 88a aufgeführten 101 143 Thlrn. noch 22 857 Thlr. in Prioritäts-Obligationen. Diese Anleihe, welche schon nach Ablauf des ersten Betriebsjahres zur Vergrößerung des Wagenparks und zur Anschaffung einer zweiten Lokomotive erforderlich war, ist vollständig, und zwar aus den laufenden Betriebs-Einnahmen, getilgt. Die Gesellschaft ist somit schuldenfrei.

„ „ 231. Das Putzen der Lokomotiven und Tender wird von den Heizern und dem Werkstätten-Personal mitbesorgt.

„ „ 266a u. 271 ꝛc. Nach altem Herkommen werden die Ausgaben für Bahnerneuerung und Neubauten aus den Betriebs-Ueberschüssen des laufenden Jahres bestritten. Ein Erneuerungsfonds besteht nicht.

47. Lübeck-Büchener Eisenbahn.

I. **Neue Bahnlinien.** Die Erdarbeiten der 8,3 Meilen langen Lübeck-Hamburger Eisenbahn wurden bis zum Schlusse des Jahres 1864 trotz vielfacher unvorherzusehender Schwierigkeiten vollendet und auf mehr als der Hälfte der Strecke das Geleise hergestellt. Die Brückenbauten wurden vor Eintritt des Winters in dem Mauerwerk vollendet, auf einigen auch der eiserne Oberbau gelegt und die Hochbauten in Angriff genommen.

Ueberhaupt wurde der Bau derartig beschleunigt, daß am 1. August 1865 die ganze Bahn dem Betriebe übergeben werden konnte.

Die Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft beabsichtigt ferner den Bau einer Eisenbahn von Lübeck nach Travemünde und hat zu diesem Behufe bei den betreffenden Regierungen um die Concession zum Nivellement, Bau und Betrieb nachgesucht. Die Nivellements-Concessionen sind derselben ertheilt und die bezüglichen Arbeiten bereits ausgeführt. Ueber dieselben soll an die General-Versammlung der Actionaire berichtet und bei derselben Anträge zur schleunigen Ausführung dieses Projekts gestellt werden.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

zu Kol. 129c. Der Durchschnitts-Verbrauch an Brennmaterial (Kohlen und Coaks) pro Nutzmeile beträgt brutto 174 und netto 144 Z.-Pfd.

„ „ 162b. Dies sind die beförderten Militair-Personen; wie viele von denselben im direkten Verkehre abgegangen resp. angekommen und wie viele auf den Binnenverkehr kommen, kann nicht angegeben werden, weil hierüber Notizen nicht vorliegen.

„ „ 178e u. 182e. Auch können die von den Militair-Personen zurückgelegten Meilen nicht angegeben werden.

„ „ 221. Hierin sind auch die Kosten der Erleuchtung, Reinigung ꝛc. der Wärterlokale enthalten.

„ „ 239. Ebenso hier die Kosten für Heizung und Reinigung der übrigen Bahnhofslokale, der Perrons, Bahnzüge, Bahnhöfe und Vorplätze, sowie die Coals-Deputate für die Beamten der Transport-Verwaltung.

„ „ 271—274. Ein Erneuerungsfonds ist nicht vorhanden; der Reservefonds hat den Zweck desselben mitzuerfüllen.

48. Lüttich-Mastrichter Eisenbahn.

I. Die **Verwaltung** der von einem Unternehmer erbauten, von Lüttich über Visé nach Mastricht führenden Eisenbahn wird von einem aus 9 Mitgliedern bestehenden Verwaltungsrathe geführt, welcher mit der speziellen Leitung des Betriebes und der Ausführung sonstiger Maßregeln einen Direktor beauftragt hat.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

zu Kol. 77—85. Eine Vertheilung des Anlage-Kapitals auf die einzelnen Bautitel kann nicht stattfinden, weil der Bau von einem Unternehmer ausgeführt ist und der Gesellschaft die erforderlichen Notizen nicht zu Gebote stehen.

„ „ 215 u. 216. Die Unterhaltung des Bahndammes ꝛc., der Brücken und Durchlässe hat mit Rücksicht darauf, daß bei der Neuheit der Anlagen nur 500 Querschwellen ausgewechselt sind, die in Kol. 214 mitenthaltenen Arbeitslöhne aber nicht ausgeschieden werden können, nur diese geringe Summe betragen.

zu Kol. 225. Hierin sind auch die gezahlten Entschädigungen für die Mitbenutzung der Bahnhöfe Lüttich und Mastricht enthalten.

„ „ 345, 347, 349, 350, 354, 355, 358, 379 u. 380. Außerdem sind mit der Aachen-Mastrichter E. folgende Beamte gemeinschaftlich:

2 Bahnwärter,	1 Assistent desselben,	1 Telegraphist,
4 Weichensteller,	1 Portier,	1 Einnehmer und
1 Stations-Vorsteher,	1 Nachtwächter,	1 Gepäck-Expedient.

49. Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahn.

I. Das **Bahngebiet** hat sich gegen das Vorjahr nicht verändert. Dasselbe umfaßt:

a) die Hauptbahn von Magdeburg über Cöthen und Halle bis zur Preuß. Sächsischen Grenze 14,33 Meilen,

b) die Zweigbahn von Schönebeck nach Staßfurt . . . . . 2,96 Meilen,

mit der Abzweigung nach dem Kohlenschachte Löderburg . . . . . 0,63 „

zusammen . . . 3,59 „

Außer den vorstehenden . . . . . 17,92 Meilen

hat die Magdeburg-Leipziger E.-G. die Strecke von der Preuß. Grenze bis Leipzig . . . . . 1,54 „

von der Leipzig-Dresdener Eisenbahn-Kompagnie gegen 50 Proc. der Brutto-Einnahme gepachtet und

im Betriebe . . . . . 19,36 Meilen.

Ferner besitzt die Gesellschaft noch mehrere von der Zweigbahn sich abzweigende Schienenstränge nach den Königlichen Salinen von zusammen . . . . . 0,60 „

auf welchen Personenbeförderung aber nicht stattfindet.

Auch hat dieselbe den Betrieb mehrerer in der Statistik pro 1863 Seite 204 näher bezeichneten, von den Grubenbesitzern angelegten und unterhaltenen Abzweigungen in einer Gesammtlänge von 2,27 Meilen übernommen.

II. **Neue Bahnlinien.** Die Verarbeiten der Halle-Nordhausen-Kasseler Eisenbahn wurden im Jahre 1864 beendet. Mit der Grunderwerbung wurde fortgefahren und der größte Theil auf Preußischem Gebiete durch freiwilligen Ankauf erworben. Wegen einiger unbedeutender Strecken wird aber das Expropriations-Verfahren angewendet werden müssen.

Demnächst wurden die Arbeiten auf der in Preußen belegenen Strecke begonnen und am 1. September 1865 die 5 Meilen lange Strecke Halle-Eisleben dem Betriebe übergeben.

III. Außer der **Beamten-Pensions-Kasse** (Kol. 430—449 der Tabellen) besteht noch ein „Waisen-Unterstützungsfonds," welcher aus der Gesellschaftskasse einen Zuschuß von 1000 Thlrn. jährlich erhält. Aus diesem Fonds wurden im Jahre 1864 an 71 Kinder verstorbener Beamten 818 Thlr. Unterstützungen gezahlt. Am Jahresschlusse 1864 hatte derselbe einen Bestand von 15 199 Thlrn.

IV. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

zu Kol. 104a. Dies sind Kieswagen.

„ „ 128a. Diese Quantität Coaks wurde beim Anheizen verbraucht.

„ „ 221. Dies sind die Kosten der Heizung der Dienstlokale, Vorwärmer, Wärterbuden, Deputate ꝛc.

„ „ 225. Ebenso repräsentirt die hier aufgeführte Summe die Kosten der Erleuchtung der Bahn, der Bahnhöfe, Expeditionslokale u. s. w.

„ „ 244. Diese 57 235 Thlr. sind die erstatteten Kosten für den Transport von und nach den Bahnhöfen. Dieselben sind sowohl bei den Durchschnittsberechnungen Kol. 245, als auch bei Berechnung der Procentsätze Kol. 257 außer Ansatz geblieben.

„ „ 269a. Im Jahre 1864 wurde ein „Erneuerungsfonds" gegründet, welcher die hier aufgeführte Summe überwiesen erhalten hat.

„ „ 346, 377 u. 378. Hülfswärter, Bremser, Wagenwärter und Wagenschmierer sind nicht angestellt. Dieselben erhalten Tagelohn, die ersteren 12—14 Sgr. pro Tag.

„ „ 374. Hiervon sind 13 Oberschaffner, welche 340—450 Thlr., und 6 Zugführer, welche 300—325 Thlr. Gehalt beziehen.

„ „ 381. Dies sind Gepäckexpeditions-Assistenten.

„ „ 384. Diese Beamten führen den Titel „Güterverwalter."

„ „ 386. Hier sind die „Bodenmeister und deren Assistenten" aufgeführt worden.

„ „ 410. Dies sind Revisoren und Kalkulatur-Assistenten.

„ „ 424. Der hier aufgeführte Beamte führt den Titel „Ober-Bahnhofs-Inspektor."

50. Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn.

I. **Bahngebiet und Betrieb.** Das Unternehmen der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft umfaßte im Jahre 1864 folgende, theils von ihr erbaute, theils im Jahre 1863 angekaufte Bahnstrecken:

1) die Magdeburg-Halberstädter Bahn von Magdeburg über Halberstadt nach Thale von . 11,63 Meilen,

deren Betrieb das Direktorium der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn-Gesellschaft in Folge eines mit demselben abgeschlossenen Vertrages leitet;

2) die frühere Magdeburg-Wittenbergesche Eisenbahn von Magdeburg über Wolmirstedt, Stendal, Osterburg und Seehausen nach Wittenberge mit der Zweigbahn von Tangermünde nach Räthen, zusammen 14,3 Meilen, welche in Folge Vertrages vom 3. Februar und 11. März, Allerhöchst bestätigt am 28. September 1863, am 2. November ejsd. a. in das Eigenthum der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft übergegangen und deren Betrieb vorläufig einem besonderen Organe, der „Verwaltung der Magdeburg-Wittenbergeschen Eisenbahn" übertragen ist. (Am 24. März 1865 wurde dieselbe wieder aufgelöst.)

3) die frühere Cöthen-Bernburger Eisenbahn von Cöthen nach Bernburg (2,75 M.) und mehrere Abzweigungen nach Kohlenbergwerken (1,25 M.), zusammen . . . . . 4 Meilen, welche im November 1863 ebenfalls käuflich erworben wurde. Den Betrieb dieser Bahn leitet vorläufig ein besonderes Organ, die „Verwaltung der Cöthen-Bernburger Eisenbahn."

Die einheitliche Verwaltung der vorstehend aufgeführten 3 Bahnen soll erfolgen, sobald der Vertrag mit dem Berlin-Potsdam-Magdeburger Direktorium über Leitung des Betriebes der Strecke Magdeburg-Halberstadt-Thale aufgehört hat.

II. **Neue Bahnlinien.** Von den der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft concessionirten, im Jahre 1864 im Bau begriffenen neuen Bahnstrecken wurde am 10. Oktober 1865 die Strecke Bernburg-Wegeleben mit der Zweigbahn Güsten-Staßfurt eröffnet und deren Betrieb mit der Cöthen-Bernburger Eisenbahn vereinigt. Mit diesem Tage hörte auch die besondere Verwaltung der letzteren Bahn auf.

III. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

a) **Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn.**

zu Kol. 15. Am 15. Juli 1843 wurde die Strecke Magdeburg-Halberstadt und am 2. Juli 1862 die Strecke Halberstadt-Thale eröffnet.

„ „ 346. Hülfswärter sind nicht angestellt. Dieselben erhalten vielmehr 12½ Sgr. Lohn pro Tag.

„ „ 347, 353, 355, 379, 380, 383, 385, 403, 406 u. 410. Außer den hier aufgeführten Beamten fungirt noch je einer gemeinschaftlich für die Berlin-Potsdam-Magdeburger und Magdeburg-Halberstädter Eisenbahnen. Dieselben sind in der Anzahl der Beamten der ersteren Bahn bereits mitaufgeführt.

„ „ 368, 371, 382, 402, 404, 408 u. 411. Ebenso versehen die bei der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn in diesen Kolonnen aufgeführten Beamten gleichzeitig den Dienst auf der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn.

„ „ 432. Hierin sind 5000 Thlr. von der Herzogl. Anhalt-Dessauischen Regierung gezahlte „Antrittsgelder" mitenthalten.

b) **Magdeburg-Wittenbergesche Eisenbahn.**

„ „ 10. Zu der eigentlichen Bahnlänge von 14,24 Meilen kommt noch die Verbindungsbahn in Magdeburg mit 157,3 Ruthen (= 0,078 Meilen) Länge.

„ „ 13. In den Tarifen für den inneren Verkehr wird die Länge der Bahn rund auf 15 Meilen angenommen.

„ „ 77. Dies sind die Kosten für beschaffte Baugeräthe ꝛc.

„ „ 81b. In dieser Summe sind auch die Anlage-Kosten der Wärterbuden enthalten.

„ „ 214. Hierin sind 29 085 Thlr. Löhne der Hülfswärter und Bahnarbeiter enthalten.

c) **Cöthen-Bernburger Eisenbahn.**

„ „ 13. In den Tarifen wird die Bahnlänge für den Personenverkehr auf 2,75 Meilen und für den Güterverkehr auf 4 Meilen angenommen.

„ „ 77—85. Eine Vertheilung des Anlage-Kapitals auf die einzelnen Bautitel kann nicht stattfinden, weil der Bau ursprünglich von einer Privat-Gesellschaft ausgeführt worden ist und die zu den betreffenden Angaben erforderlichen Materialien nicht vorhanden sind.

„ „ 86 u. 87. Diese beiden Summen beziehen sich nur auf die 2,75 Meilen lange Hauptbahn; zur Angabe des für die Kohlenzweigbahnen verwendeten Anlage-Kapitals fehlen die erforderlichen Notizen.

„ „ 97b, 99a, 114b, 148b, 186a u. 198. Diesen Durchschnittsberechnungen ist die Länge der Hauptbahn von 2,75 Meilen = 20,713 Kilometern zu Grunde gelegt worden, weil nur auf dieser Personenbeförderung stattfindet.

„ „ 123c. Hierin sind 619 Kohlenzüge auf den Zweigbahnen inbegriffen.

„ „ 167. Das Gewicht der Postgüter wird nicht notirt, weil für deren Beförderung eine Aversional-Summe gezahlt wird.

„ „ 215. Hiervon kommen 16 000 Thlr. auf den Umbau des Oberbaues mit Anwendung schwerer Schienen.

„ „ 259c. Mit Bezug auf die Bemerkung zu Kol. 86 u. 87 kann die Verzinsung des Anlage-Kapitals nicht angegeben werden.

„ „ 261—266. Der Betriebs-Ueberschuß wird an die Hauptkasse der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft abgeführt. Diese zahlt an die Actien-Inhaber 2½ Proc. Zinsen, und es werden jährlich 50 Actien amortisirt.

„ „ 430—449. Die Beamten der Cöthen-Bernburger-Eisenbahn sind am 1. Januar 1864 in die Pensions- und Unterstützungskasse der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn aufgenommen worden.

51. Mecklenburgische Eisenbahn.

I. Ueber die Organisation der **Verwaltung** enthält der Jahrgang 1862 der Statistik S. 51 spezielle Mittheilungen.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

zu Kol. 2c. Das Gehalt des Spezial-Direktors, sowie das des technischen Betriebs-Direktors beträgt 2800 Thlr. (incl. 300 Thlr. Mieths-Entschädigung). Außerdem bezieht Ersterer 200 Thlr. und Letzterer 350 Thlr. Reisekosten-Entschädigung. Die drei übrigen Mitglieder der Direktion sind nicht Beamte, sondern aus den Actionären gewählt und erhalten an Entschädigung: der Vorsitzende 500 Thlr., die übrigen beiden Mitglieder 300 Thlr.

„ „ 5. Die obersten ausführenden Beamten, der Spezial-Direktor und der Betriebs-Direktor, sind Mitglieder der Direktion und als solche in Kol. 2b mitaufgeführt.

„ „ 88c. Von diesen 1 948 000 Thlrn. bestehen 1 600 000 Thlr. in Prioritäts-Obligationen und 348 000 Thlr. in Schuldverschreibungen zweiter Priorität.

„ „ 100c. Hierunter befinden sich 4 combinirte Post- und Gepäckwagen, welche zu ⅔ Eigenthum der Großherzoglich Mecklenburgischen Postverwaltung sind.

„ „ 113. Die Anschaffungskosten der Lokomotiven, Tender und Wagen sind mit 625 107 Thlrn. aus dem Anlage-Kapitale und mit 179 877 Thlrn. aus dem Erneuerungsfonds entnommen.

„ „ 152a. Diese Meilenzahl ist seit dem Jahre 1855, von wo ab die Leistungen der Achsen notirt sind, zurückgelegt.

„ „ 164. Jedem Reisenden wird ein Gepäck-Freigewicht von 50 Pfd. gewährt. Dies sowohl, wie auch das Gewicht der Ueberfracht kann einzeln nicht angegeben werden, da beides nicht getrennt notirt wird.

„ „ 167, 180b u. 184b. Das Gewicht der Postgüter kann nicht angegeben werden. Nach dem mit der Großherzogl. Postverwaltung abgeschlossenen Vertrage wird für die Beförderung der Postgüter eine Aversional-Entschädigung gezahlt.

„ „ 267—270. Ein Bestand des Reservefonds war am Schlusse des Jahres 1863 nicht vorhanden; vielmehr mußten schon die Ausgaben, welche die Einnahmen pro 1863 um 1479 Thlr. überschritten, in Höhe dieser Summe aus dem Erneuerungsfonds vorschußweise gedeckt werden.

Vereinnahmt wurden im Jahre 1864		30 190 Thlr.,
verausgabt für Bahnanlagen	51 592 Thlr.	
und obige Schuld von	1479 „	
zus.	53 071 „	
Mithin bis zum Schlusse des Jahres 1864		22 881 Thlr.

mehr ausgegeben als eingenommen, welcher Betrag dem Erneuerungsfonds vorschußweise zur Deckung entnommen wurde.

52. Mohacs-Fünfkirchener Eisenbahn.

I. **Rechnungs-Periode.** Das Rechnungs- und Betriebsjahr ist nicht mit dem Kalenderjahre identisch, sondern beginnt mit dem 1. Dezember. Die vorliegenden statistischen Notizen beziehen sich auf den Zeitraum vom 1. Dezbr. 1863 bis ult. November 1864.

II. Ueber die Organisation der **Verwaltung** und das **Bahngebiet** der Mohacs-Fünfkirchener Eisenbahn enthält der Jahrgang 1863 der Statistik S. 207 das Nähere. Veränderungen hiergegen sind im Jahre 1864 nicht vorgekommen.

III. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

zu Kol. 76 u. 88. Die Höhe des für die Mohacs-Fünfkirchener Eisenbahn concessionirten Anlage-Kapitals kann nicht angegeben werden, weil dasselbe in dem der Eigenthümerin derselben, der ersten k. k. priv. Donau-Dampfschifffahrt-Gesellschaft, für ihre sämmtlichen Unternehmungen (Dampfschifffahrt, Eisenbahn, Kohlengruben ꝛc.) concessionirten Kapitale enthalten ist.

Es ist deshalb das bis ult. 1864 verwendete Anlage-Kapital hier angegeben worden, wobei noch bemerkt wird, daß sich das Anlage-Kapital der Bahnhöfe und Wärterhäuser in Folge Abschreibung von Inventar-Gegenständen gegen das Vorjahr verringert, dasjenige der Betriebsmittel in Folge von Anschaffungen aber erhöht hat.

„ „ 135. Zur Ermittelung des Brennstoff-Verbrauchs pro Achsmeile wurde das verbrauchte Holz seinem Brennwerthe nach auf Coals reducirt. Die hier aufgeführten 4,54 Z.-Pfd. repräsentiren daher das pro Achsmeile verbrauchte Quantum Coals.

„ „ 261. Dies sind die Zinsen und Amortisationsbeträge, welche nach den Rechnungs-Normen der Bahn für das verwendete Anlage-Kapital (Kol. 86) gezahlt werden mußten.

„ „ 363 u. 364. Außer den hier angegebenen Werkverrichtungen gegen Tagelohn wurden auch dergleichen in Accord bewerkstelligt und dafür ein Betrag von 19 664 Thlrn. gezahlt.

„ „ 397 u. 398. Desgl. hier 1482 Thlr.

„ „ 430—449. Eine besondere Pensions- und Unterstützungskasse für die Beamten der Eisenbahn ist nicht vorhanden, dieselben gehören vielmehr dem für die sämmtlichen Beamten der Donau-Dampfschifffahrt-Gesellschaft bestehenden Pensionsfonds an, über welchen das Nähere in der Statistik pro 1862 S. 52 enthalten ist.

Dagegen besteht ein Kranken-Unterstützungs-Verein, welcher ult. 1864 einen Bestand von 1394 Thlrn. hatte.

53. Neisse-Brieger Eisenbahn.

I. **Bahngebiet.** Von Brieg bis zur Paulau-Briegischdorfer Grenze 690 Ruthen = ... 0,35 Meilen
läuft die Bahn auf dem doppelgeleisigen Bahnkörper der Oberschlesischen Eisenbahn und geht dann
als selbstständige Bahn über Grottkau nach Neisse . . . . . 5,83 „
zusammen 6,18 Meilen.

Für die Mitbenutzung der vorgedachten 0,35 Meilen, welche in den Tabellen (Kol. 11b) als „gepachtet" aufgeführt sind, sowie für die Benutzung des Bahnhofes in Brieg erhält die Oberschlesische Bahnverwaltung eine jährliche Vergütigung.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

zu Kol. 2a. Außer den hier aufgeführten gehören noch 6 stellvertretende Mitglieder zum Direktorium.

„ „ 5. Die Leitung des Betriebes und der Bauten ist dem Betriebs-Direktor und Ober-Ingenieur der Oppeln-Tarnowitzer Eisenbahn übertragen, welcher hierfür eine Remuneration von 360 Thlrn. erhält.

„ „ 100b. Dies sind combinirte Post- und Gepäckwagen. Dieselben gehören dem Königl. Postfiscus, werden aber von der Eisenbahn-Verwaltung mitbenutzt.

„ „ 167, 180b, 184b u. 190b. Das Gewicht der beförderten Postgüter wird nicht notirt, weil für die Beförderung derselben Seitens der Postverwaltung eine Aversional-Summe gezahlt wird.

„ „ 227. Die Durchschnittskosten der Bahnverwaltung pro Meile resp. Kilometer sind nach der eigenen Bahnlänge von 5,83 = 43,91 Kilometern berechnet, weil die „gepachtete Strecke" von der Oberschlesischen Verwaltung unterhalten wird.

„ „ 232. Hierin sind auch die Ausgaben für das Wagenschieben enthalten.

„ „ 254. Dies ist die an die Oberschlesische Verwaltung gezahlte Rente von dem Baukapitale des Bahnhofes Brieg und der Bahn-Anschlußstrecke an denselben (siehe ad I. dieses Berichts).

„ „ 336. Der Ober-Ingenieur und Betriebs-Direktor der Oppeln-Tarnowitzer Eisenbahn leitet auch den Betrieb ꝛc. der Neisse-Brieger Eisenbahn und erhält hierfür eine Remuneration von 360 Thlrn. (siehe Erl. zu Kol. 5).

„ „ 365. Siehe die Erläuterung zu Kol. 227.

54. Niederländische Rhein-Eisenbahn.

I. **Rechnungs-Periode.** Das Rechnungs- und Betriebsjahr umfaßt nicht die Periode des Kalenderjahres, sondern beginnt mit dem 1. Mai. Die vorliegenden statistischen Notizen beziehen sich auf den Zeitraum vom 1. Mai 1864 bis ult. April 1865.*)

II. Das **Bahngebiet** ist gegen die Vorjahre unverändert geblieben. Näheres siehe S. 208 der Statistik pro 1863.

III. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

zu Kol. 15. Die Betriebs-Eröffnung der einzelnen Bahnstrecken war folgende:

am 28. Dezember 1843 Amsterdam-Utrecht,
„ 17. Juli 1844 Utrecht-Driebergen,
„ 15. März 1845 Driebergen-Beenendaal,
„ 16. Mai 1845 Beenendaal-Arnheim,
am 21. Mai 1855 Utrecht-Gouda,
„ 30. Juli 1855 Gouda-Rotterdam und
„ 15. Februar 1856 Arnheim-Emmerich.

„ „ 78—85. Es können hier nur annähernde Angaben gemacht werden, weil die Bahnstrecke Amsterdam-Arnheim ursprünglich vom Staate erbaut ist, welcher die betreffenden Notizen der Gesellschaft nicht übergeben hat.

„ „ 89. Dies sind nicht Stamm-Actien, sondern die Prioritäts-Obligationen, deren Zinsen zu 4½ Proc. von Sr. Majestät dem Könige der Niederlande Wilhelm I. aus Seinem Privatschatze garantirt worden sind.

„ „ 96d. Außerdem ist noch ein Königl. Salonwagen vorhanden, welcher bei Angabe der Sitzplätze (Kol. 98) unberücksichtigt geblieben ist.

„ „ 121g. Hierin sind auch die beim Rangiren der Züge zurückgelegten Meilen enthalten.

„ „ 129b. Das zur Feuerung der Lokomotiven verbrauchte, ganz unbedeutende Quantum Coals ist hierin mitenthalten.

„ „ 195. Diese 31 028 Thlr. repräsentiren die Neben-Einnahmen aus dem Personenverkehre.

„ „ 235. In dieser Summe sind auch die gezahlten Entschädigungen im Güterverkehre enthalten.

„ „ 263. Diese Dividende ist auf das bis ult. 1864 eingezahlte Actien-Kapital von 11 665 000 Thlrn. vertheilt worden. Die nicht ausgegebenen Actien sind ohne Dividenden-Genuß.

„ „ 430—449. Eine Beamten-Pensionskasse ist nicht vorhanden, die hier gemachten Angaben beziehen sich vielmehr auf eine Unterstützungskasse.

*) In der Statistik pro 1863 S. 208 (Zeile 14 und 15 von unten) befindet sich ein Druckfehler, indem es dort statt „vom 1. Mai 1862 bis ult. April 1863" heißen muß: „vom 1. Mai 1863 bis ult. April 1864."

55. Niederschlesische Zweigbahn.

I. **Bahn-Anlagen.** Auf einer Strecke von 262 Ruthen wurden die 18—19 Jahre alten Schienen von 3¼″ Höhe gegen 5″ hohe ausgewechselt.

Der Bahnhof Glogau wurde in seiner ganzen Ausdehnung umgebaut und die electrische Telegraphen-Leitung durch Aufstellung von 11 Läutewerken und Erbauung der Glockenhäuser zwischen Klopschen und Sprottau erweitert.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

zu Kol. 5. Außerdem erhält der hier aufgeführte Beamte eine Wohnungs-Entschädigung von 250 Thlrn.

„ „ 123b u. c. Im Betriebsjahre 1864 wurden abgelassen:

a) 732 fahrplanmäßige und 25 Extra-Personenzüge.

b) 732 fahrplanmäßige und 98 außerordentliche gemischte Züge und 732 fahrplanmäßige, 10 Extra- und 96 Hülfs-Güterzüge,

c) 90 Material- und Arbeitszüge.

„ „ 235. Hierin sind auch die Löhne der Wagenschieber und Bahnhofs-Arbeiter enthalten.

„ „ 269a. Dieser Betrag wurde für Beschaffung von Läutewerken und Errichtung der Häuser dazu verausgabt.

„ „ 273b. Dies ist ein Coursverlust beim Ankauf von Effekten.

„ „ 347, 349, 354, 355, 379, 380 u. 383. Außer den hier aufgeführten Beamten fungiren noch gemeinschaftlich für die Breslau-Posen-Gloganer Eisenbahn und Niederschlesische Zweigbahn:

1 Weichensteller, 1 Bahnhofs-Inspektor, 1 Nachtwächter und 1 Einnehmer (für den Billetverkauf).

Ferner sind für beide Bahnen gemeinschaftlich angestellt:

1 Portier, 1 Gepäck-Expedient und 1 Güterkassen-Rendant.

Das Gehalt derselben wird von beiden Direktionen zu gleichen Theilen getragen, mit Ausnahme des Bahnhofs-Inspektors in Glogau, zu dessen Gehalt die Niederschlesische Zweigbahn den 4. Theil beiträgt.

„ „ 394. Maschinenwärter und Maschinenputzer sind nicht angestellt, es werden aber 6 Personen mit einem Tagelohn von 11—15 Sgr. pro Tag mit dem Putzen der Maschinen beschäftigt.

56. Bahnen der Oesterreichischen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft.

I. Das **Bahngebiet** der Oesterreichischen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft, welches gegen die Vorjahre unverändert geblieben ist, umfaßt folgende 3 Linien:

a) Die nördliche Staats-Eisenbahn von Brünn und Olmütz über Böhmisch-Trübau, Pardubitz und Prag bis zur Böhmisch-Sächsischen Grenze jenseits Bodenbach . . . . . 63,81 Meilen.

Davon ist die Strecke von Bodenbach bis zur Grenze . . . . . 1,50 „

an die Königl. Sächsische Staats-Eisenbahn-Verwaltung verpachtet, daher im eigenen Betriebe 62,31 Meilen.

b) Die südöstliche Staats-Eisenbahn von Marchegg über Pesth, Czegled, Szegedin und Temesvar bis Bazias an der Donau . . . . . 86,61 Meilen

nebst der von Jassenova abzweigenden Bergwerksbahn nach Oravicza . . . 5,54 „

zusammen . . . . . 92,15 „

Die im November 1863 dem Betriebe übergebene Fortsetzung der vorerwähnten Bahn von Oravicza nach Steyerdorf resp der Anina von 4,53 Meilen wurde im Jahre 1864 ausschließlich zu Transporten der Gesellschaft benutzt und ist deshalb in die vorliegenden statistischen Notizen nicht aufgenommen worden.

c) Die Wien-Neu-Szönyer Eisenbahn . . . . . 20,93 „

Gesammtlänge aller Bahnlinien . . . . . 175,39 Meilen

à 7532 Meter oder 174,15 Oesterr. Meilen à 7586 Meter.

II. **Anderweitige Besitzungen der Gesellschaft.** Außer den vorstehend bezeichneten Eisenbahnlinien sind noch verschiedene Berg- und Hüttenwerke und Domainen in Böhmen und im Banate, die Maschinenfabrik, das Amtsgebäude No. 7 und das Waarenmagazin No. 34 in Wien in das Eigenthum der Gesellschaft übergegangen. Auch hat dieselbe seit dem Juli 1859 zur Hebung des Verkehrs auf der südöstlichen Linie eine Dampfschifffahrts-Verbindung zwischen den Uferstädten Bazias, Semlin, Belgrad und Widdin in einer Entfernung von 13,60 Meilen stromaufwärts und 21,15 Meilen stromabwärts mit 4 Dampfschiffen von 60 Pferdekraft, 17 eisernen Schlepp- und 43 sonstigen Schiffen in's Leben gerufen.

III. Das **Anlage-Kapital** für das gesammte Unternehmen, sowohl die Eisenbahnen, als auch Bergwerke und sonstige Besitzungen der Gesellschaftt ist auf Höhe von 400 000 000 Francs = 106 666 666 Thlrn. concessionirt. Davon bestehen in Stamm-Actien 53 333 333 Thlr. und in Prioritäts-Obligationen 53 333 333 Thlr.

Die von der Staatsverwaltung der Gesellschaft gewährleistete Jahresrente von 5,7 Proc. erstreckt sich auf ein Kapital von 53 900 000 Thlrn.

Die Stamm-Actien zu je 200 Fl. Oesterr. Währ. Silber (den Gulden zu 2,50 Francs gerechnet) werden, vom Januar 1858 angefangen, durch jährliche Verloosung einer bestimmten Anzahl innerhalb 90 Jahren getilgt.

Die Emission der Prioritäts-Obligationen, jede zu 200 Fl. Oesterr. Währung = 500 Francs, ist derart festgesetzt, daß der Nennwerth derselben mit 3 Proc. verzinst wird. Diese Obligationen wurden ursprünglich mit

275 Francs = 110 Gulden Oesterr. Wäh. in Silber, später aber nach den jeweiligen Börsencourſen ausgegeben und werden gleich den Stamm-Actien in 90 Jahren durch Verloosung mit ihrem Nennwerthe eingelöst, haben aber an der auf die Stamm-Actien entfallenden Dividende keinen Antheil.

Ende 1864 stellt sich die Berechnung des gesammten Anlage-Kapitals, wie folgt:

1) Werth der im Betriebe befindlichen Eisenbahnen		
a) der nördlichen Linie	38 936 502	Thlr.
b) der südöstlichen Linie	39 301 037	„
c) der Bergwerksbahn von Dravicza nach Steyerdorf resp. der Anina	3 275 010	„
d) der Wien-Neu-Szönyer Linie	9 947 842	„
zusammen	91 460 391	Thlr.
2) Werth der am 31. Dezember 1864 vorräthigen Bau- und Betriebsmaterialien	4 001 293	„
3) „ der Berg- und Hüttenwerke, Domainen und Fabriken sammt Inventar	20 833 857	„
4) „ der für die Dampfschifffahrt angeschafften Dampf- und Schleppschiffe ꝛc.	346 816	„
5) „ der übrigen Realitäten	850 354	„
6) Cassa und diverse Debitoren abzüglich der Creditoren	5 137 322	„
Ueberhaupt	122 630 033	Thlr.,

wovon auf die Stamm-Actien 61 856 675 Thlr. und auf die Prioritäts-Obligationen 60 773 358 Thlr. zu repartiren sein würden.

IV. **Bahn-Anlagen.**

1) Die **Geleise** wurden in verschiedenen Stationen der nördlichen Linie um 1772 Klafter und in verschiedenen Stationen der südöstlichen Linie, namentlich Pesth und Dravicza, um 3360 Klafter vermehrt.

2) **Brücken.** Auf der nördlichen Linie wurden 11 hölzerne Brücken durch Eisenkonstruktionen ersetzt und auf der südöstlichen Linie der Bau der definitiven Waagbrücke begonnen, welcher im Jahre 1865 beendet werden dürfte.

3) **Stationsbauten.** Auf der nördlichen Linie wurden in Böhmisch-Trübau verschiedene Aenderungen im Werkstätten-Gebäude vorgenommen, ein Wasser-Reservoir, mehrere Wasserkraniche und eine Brückenwaage aufgestellt; in Prag wurde eine neue Lackirwerkstätte erbaut und in Bodenbach der Bau eines neuen „Aufnahmsgebäudes" begonnen.

Auf der Wien-Neu-Szönyer Linie wurde in der Station Wien eine Kohlenrutsche hergestellt und in den Stationen Bruck und Parndorf Steinverladekrahne aufgestellt.

Außerdem wurden noch von Landskron über Hohenmauth nach Trübau, von Pardubitz nach Prag, von Marchegg nach Weinern, von Neuhäusel über Pesth nach Czegled und von Dravicza nach Steyerdorf in einer Gesammtlänge von 58,09 Meilen electrische Läutewerke an Stelle der optischen Signale eingerichtet.

V. **Betriebsmittel.** Eine Vermehrung derselben hat im Jahre 1864 außer der Herstellung von 2 Gebirgslokomotiven für die Steyerdorfer Bahn nicht stattgefunden. Es sind zwar 8 Tenderlokomotiven und 70 Kohlenwagen bestellt worden, welche aber nur Ersatz für nicht mehr reparaturfähige Lokomotiven, Tender und Wagen bilden.

VI. Außer der **Beamten-Pensionskasse** (Kol. 430—449 der Tabellen) besteht noch eine Kasse für Pension und Unterstützung der Diener und Arbeiter der Oesterr. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft unter dem Titel: „Provisions- und Unterstützungs-Institut für Diener und Arbeiter der k. k. priv. Oesterr. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft," welche ult. 1864 mit einem Bestande von 446 627 Thlrn. abschloß.

VII. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

Alle 3 Linien.

zu Kol. 77—85. Eine Vertheilung des Anlage-Kapitals auf die einzelnen Bautitel kann (mit Ausnahme der Betriebsmittel) nicht stattfinden, da die Bahnen bereits im vollendeten Zustande für eine runde Summe übernommen worden sind.

„ „ 119. Diese Summe enthält die Anschaffungskosten für Untergestelle, Omnibus- und Correspondenzwagen, Militair-Einrichtungs-Gegenstände, Wagen-Signallaternen, Wagenkuppeln, Wärmflaschen, Theerdecken und Fruchtsäcke.

„ „ 163, 175a u. c u. 176. Außerdem wurden noch befördert:

mit Militair-Transporten:

3233 Ctr. Gepäck, 1088 Wagen und Kanonen und 7124 Pferde auf der nördlichen Linie,
8921 „ „ 35 „ „ „ „ 1620 „ „ „ südöstlichen Linie,
2275 „ „ 1 „ „ „ „ 381 „ „ „ Wien-Neu-Szönyer Linie,

mit Extrazügen:

591 Ctr. Gepäck, 10 Equipagen und 115 Pferde auf der nördlichen und
335 „ „ 12 „ „ 88 „ „ „ Wien-Neu-Szönyer Linie.

„ „ 195. Hierin sind auch die Einnahmen für die vorstehend aufgeführten, mit Militair- und Extrazügen beförderten Gepäckstücke, Wagen ꝛc., Equipagen und Pferde enthalten. Dieselben betragen

bei der nördlichen Linie . . . . . 42 577 Thlr.
„ „ südöstlichen „ . . . . . 8267 „
„ „ Wien-Neu-Szönyer Linie . . . . . 4003 „

„ „ 221. Die Heizung der Wärterhäuser haben die Bahnwärter auf eigene Kosten zu bestreiten.

Nördliche Linie.

„ „ 222. Diese Summe umfaßt die für alle 3 Linien gezahlte Feuerversicherungs-Prämie.

Alle 3 Linien.

zu Kol. 225. In diesen Summen sind auch die Kosten der Beleuchtung der Bahn enthalten. Dieselben betragen:

bei der nördlichen Linie . . . . . 9399 Thlr.,
„ „ südöstlichen Linie . . . . . 7913 „
„ „ Wien-Neu-Szönyer Linie . . . . . 1223 „

„ „ 229. Von den hier aufgeführten Summen kommen auf das Heizen der Lokomotiven, auf das Verschieben und auf Dampfhalten (Material- und Arbeitslöhne) bei der nördlichen Linie 39 059 Thlr., bei der südöstlichen Linie 42 992 Thlr. und bei der Wien-Neu-Szönyer Linie 10 499 Thlr.

„ „ 230 u. 232. Diese Beträge repräsentiren nur die Kosten der verwendeten Materialien, die bezüglichen Arbeitslöhne sind dagegen in Kol. 228 enthalten, weil dieselben nicht speziell ermittelt werden konnten.

„ „ 243. Hierin sind die Kosten der Beleuchtung der Stationen enthalten, und zwar bei der nördlichen Linie 16 539 Thlr., bei der südöstlichen 11 822 Thlr., und bei der Wien-Neu-Szönyer L. 2948 Thlr.

„ „ 246—251. Die hier aufgeführten Ausgaben lassen sich nach den einzelnen Linien getrennt nicht richtig nachweisen.

„ „ 251. Diese Summe enthält die Kosten für die Erhaltung und Erneuerung der Einrichtungsstücke für die Verwaltungs-Lokalitäten, Miethszinse, Unterstützungen, Wohlthätigkeitsspenden und verschiedene allgemeine Unkosten.

„ „ 259a. Dem Ueberschusse aller 3 Linien von 3 429 246 Thlrn., 3 786 334 Thlrn. u. 416 240 Thlrn. = ... 7 631 820 Thlrn.
treten noch hinzu die Ueberschüsse aus dem Betriebe der Steyerdorfer Bahn von . 72 849 „
aus dem Betriebe der Bergwerke, Domainen und der Maschinenfabrik von . 150 198 „
und an diversen Ueberschüssen . . . . . 64 707 „
Diese . . . . . 7 919 574 Thlr.,
sowie die in Kol. 260 aufgeführten, aus dem Reservefonds entnommenen . . 43 834 „
sind in den Kol. 261—266 als verwendet nachgewiesen.

„ „ 262. Die hier aufgeführte Summe repräsentirt die Einkommensteuer für die Eisenbahnen, Berg-, Hüttenwerke und Domainen, Grund- und Erwerbsteuer für dieselben, sowie Stempel und Uebertragungs-Gebühren.

„ „ 267. Der Reservefonds schloß im Vorjahre nicht mit einem Bestande von 862 511 Thlrn. ab, wie in Kol. 269 der Statistik pro 1863 angegeben, sondern es wurden von dieser Summe noch 184 651 Thlr. zur Bezahlung von Zinsen und Dividenden ꝛc verwendet (cfr. Kol. 259 der Stat. pro 1863), so daß der wirkliche Bestand dieses Fonds ult. 1863 nur 677 860 Thlr. betrug, wie hier vorgetragen.

„ „ 269a. Ebenso sind diese 43 834 Thlr. zur Bezahlung von Zinsen und Dividenden ꝛc. verwendet worden und bereits in Kol. 260 aufgeführt.

„ „ 336. Die hier aufgeführten Beamten führen den Titel „Bahnerhaltungs-Chef."

„ „ 346. Dies sind Frauen (theilweise der Bahnwächter), welche den Dienst als Hülfswärter versehen.

Nördliche und südöstliche Linien.

„ „ 378. Diese Beamten führen den Titel „Lokomotiv-Aufseher."

Alle 3 Linien.

„ „ 402—407. Hierunter befindet sich auch das gesammte Personal der Hauptklasse (Kol. 412—415), welches nicht besonders ermittelt werden kann.

57. Oppeln-Tarnowitzer Eisenbahn.

I. Ueber die **Verwaltung** der Oppeln-Tarnowitzer Eisenbahn ist das Nähere in dem Jahrgange 1863 der Statistik S. 211, sowie in den vorhergehenden Jahrgängen enthalten.

Veränderungen hiergegen sind im Jahre 1864 nicht eingetreten.

II. **Betrieb.** Behufs Erlangung gesicherter Anschlüsse der Oppeln-Tarnowitzer Züge an diejenigen der Oberschlesischen Eisenbahn nach und von Morgenroth hat die Oppeln-Tarnowitzer Eisenbahn-Gesellschaft gemäß eines mit der Königl. Direktion der Oberschlesischen Eisenbahn abgeschlossenen und unterm 17. Juni 1864 perfekt gewordenen Uebereinkommens sich verpflichtet, vom 1. Juni 1864 ab einen Zug von Tarnowitz nach Morgenroth und einen von Morgenroth nach Tarnowitz durch ihre Lokomotiven, unter Beistellung eines Gepäck- und Personenwagens, sowie mit ihrem Lokomotiv- und Zugpersonal gegen Erstattung der Selbstkosten zu befördern.

Die in Folge dieser übernommenen Leistungen gehabten Ausgaben für Brenn-, Schmier- und Beleuchtungs-Materialien sind in den correspondirenden Betriebs-Ausgaben der Oppeln-Tarnowitzer Eisenbahn mitaufgeführt; auch ist für diese Ausgaben, sowie als respektiver Antheil an der Verzinsung und Reparatur des Betriebs-Materials und an den Gehältern der Zugbeamten ꝛc. der Betrag von 1 858 Thlrn. 26 Sgr. 7 Pf. bei den extraordinairen Einnahmen (Kol. 210) vereinnahmt worden. Außer diesem Betrage wurden dem Erneuerungs-Fonds für Abnutzung der Betriebsmittel 1011 Thlr. 2 Sgr. 11 Pf. überwiesen.

Die Gesammtleistung des Betriebs-Materials auf der 2,3 Meilen langen Tarnowitz-Morgenrother Strecke während der Zeit vom 1 Juni bis ult. Dezember 1864 belief sich auf:

984,4 Meilen vor gemischten Zügen
19,6 „ Leerfahrten
zuſ. 1004 Lokomotivmeilen und
26 254,4 Wagenachsmeilen.

Die gesammte von der Oberschlesischen Eisenbahn-Verwaltung gezahlte Entschädigung betrug 3 260 Thlr. 11 Sgr. 10 Pf.

III. **Betriebsmittel.** Der Wagenpark wurde im Jahre 1864 durch Neubeschaffung von 6 sechsrädrigen bedeckten Güterwagen zu 135 Ctr. Tragfähigkeit u. 10 vierrädrigen Plateauwagen zu 95 Ctr. Tragfähigkeit vermehrt.

Sämmtliche 16 Wagen wurden in der eigenen Werkstatt erbaut.

IV. **Neue Bahnlinien.** Nachdem es der Gesellschaft im Jahre 1864 gelungen war, Abschlüsse zu Stande zu bringen, in Folge deren das erforderliche Kapital zum Bau der Eisenbahnen von Breslau über Oels, Namslau und Kreuzburg nach Kolonowska und von Tarnowitz über Beuthen und Pleß nach Dziedit nebst den Anschlußbahnen nach Hohenlohehütte, Paulshütte, Sosnowice und Mittel-Lazisk gesichert ist, hat dieselbe wiederholt um die Concession gebeten, welche auch in Aussicht gestellt worden ist.

Ferner ist in der außerordentlichen General-Versammlung der Actionäre der Oppeln-Tarnowitzer E.-G vom 4. Juli 1864 unter Anderem beschlossen worden: seiner Zeit eine Aenderung des Gesellschafts-Statuts vorzunehmen und den jetzigen Namen resp. die Firma der Gesellschaft in „Rechte Oder-Ufer-Bahn-Gesellschaft" umzuändern.

V. Die außer der **Beamten-Pensionskasse** (Kol. 430—449 der Tabellen) bestehende Arbeiter-Krankenkasse hatte ult. 1864 einen Bestand von 2 682 Thlrn. Die Einnahmen dieser Kasse beliefen sich im Jahre 1864 auf 591 Thlr., die Ausgaben auf 566 Thlr.

VI. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

zu Kol. 81a. Hierin sind auch die Anlagekosten der Wärterbuden, Wärter-Wohnhäuser und Abtheilungszeichen enthalten.

„ „ 86. Außerdem wurden für Projekte der Bahnerweiterungen (siehe oben ad IV) 5 708 Thlr. aus dem Baufonds verausgabt.

„ „ 96. Hierunter befindet sich ein Salonwagen.

„ „ 98. Derselbe ist bei der Angabe der Sitzplätze außer Ansatz gelassen.

„ „ 99b. Ebenso bei der Berechnung der Plätze pro Achse.

„ „ 121d, g u. h. Hierin sind auch die Leistungen der Lokomotiven auf der 2,3 Meilen langen Tarnowitz-Morgenrother Strecke enthalten (siehe ad II dieses Berichts).

„ „ 181. Außer den hier aufgeführten . . . . . 18 702 032 Centnermeilen wurden zurückgelegt:

von dem Reisegepäck	20 543 Centnermeilen	
„ den Equipagen	576 „	
„ „ Hunden	700 „	
„ dem Vieh (incl. Pferden) . .	97 843 „	119 662 „

Ueberhaupt 18 821 694 Centnermeilen.

„ „ 218. Dies sind die Ausgaben für die Unterhaltung der optischen Telegraphen; die Unterhaltung der electromagnetischen Telegraphen hat 529 Thlr. gekostet, welche in den Ausgaben für die Transportverwaltung enthalten sind.

„ „ 221. Hierin sind auch die Kosten der Beleuchtung der optischen Telegraphen und der Wärterbuden enthalten.

„ „ 222. Die hier aufgeführte Summe repräsentirt die Prämien für Versicherungen der Gebäulichkeiten excl. der Werkstatts-Anlage. Für Versicherung der Lokomotiven und Wagen wurden 125 Thlr., für die der Frachtgüter 10 Thlr. und für die der Werkstatts-Anlage 49 Thlr. gezahlt.

„ „ 370. Der hier aufgeführte Beamte ist zugleich Vorsteher des Güterbetriebs und des Kontrol-Büreaus, sowie Haupt-Rendant.

„ „ 377. Bremser werden nach Bedürfniß aus dem Corps der Wagenschieber requirirt.

58a. Pfälzische Ludwigsbahn.

I. **Rechnungs-Periode.** Das Rechnungs- und Betriebsjahr umfaßt nicht die Periode des Kalenderjahres, sondern beginnt mit dem 1. Oktober. Die vorliegenden statistischen Notizen beziehen sich auf den Zeitraum vom 1. Oktober 1863 bis ult. September 1864.

II. **Organisation der Verwaltung.** Mit der Verwaltung der Pfälzischen Ludwigsbahn ist die Betriebsleitung und Verwaltung der Pfälzischen Maximiliansbahn vereinigt. Das Nähere hierüber ist in dem Jahrgange 1862 der Statistik S. 55 und den vorhergehenden Jahrgängen enthalten. Veränderungen hiergegen sind im Jahre 1864 nicht eingetreten.

III. Das **Bahngebiet** umfaßte ult. 1864:

1) die Hauptbahn von der Preußischen Grenze bei Berbach über Ludwigshafen bis zur Hessischen Grenze bei Worms . . . . . 16,55 Meilen
(die Fortsetzung von der Grenze bis Worms von 0,49 M. befindet sich im Betriebe der Hessischen Ludwigs-E.-G., welcher sie eigenthümlich gehört);
2) die Zweigbahnen a) Schifferstadt-Speyer . . . . . 1,21 „
b) Homburg-Zweibrücken . . . . . 1,46 „
c) Speyer-Germersheim . . . . . 1,90 „
zusammen 21,05 Preuß. M.

à 7532 Meter oder 21,40 Deutsche Meilen à 7407,407 Meter. Letzteres Maaß ist für die Pfälzischen Bahnen das landesübliche). Die Zweigbahn Speyer-Germersheim wurde am 14. März 1864 dem Betriebe übergeben. Mit Rücksicht hierauf ergiebt sich für sämmtliche Linien ein mittlerer Jahresdurchschnitt von . . 20,24 Meilen.

IV. **Einführung neuer Einrichtungen.** Im Laufe des Jahres 1864 wurden die Retour-Billete eingeführt.

V. **Neue Bahnlinien.** Die Zweigbahn Neustadt-Dürkheim von 2,04 Meilen befand sich im Jahre 1864 im Bau, welcher so gefördert wurde, daß dieselbe am 6. Mai 1865 dem Betriebe übergeben werden konnte. Wegen Erbauung der Zweigbahn Homburg-St. Ingbert und Kaiserslautern-Kirchheimbolanden schwebten die Verhandlungen noch. Nach dem Abschluß derselben, welcher bald zu erwarten steht, wird mit der Bauausführung vorgegangen werden.

VI. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

zu Kol. 15. Auf der Hauptbahn wurde der Betrieb auf der ganzen Linie am 25. August 1849 eröffnet.
Die Zweigbahnen wurden, und zwar Homburg-Zweibrücken am 15. Mai 1857 und Speyer-Germersheim am 14. März 1864 dem Betriebe übergeben.

„ „ 121g. Hierin sind auch die beim Rangiren zurückgelegten Meilen enthalten.

„ „ 241. Dies sind Entschädigungen und „Restitutionen aller Art."

„ „ 243. Hierin sind auch die Kosten des Rhein-Trajekts zwischen Ludwigshafen und Mannheim enthalten.

58b. Pfälzische Maximiliansbahn.

I. **Rechnungs-Periode.** Das Rechnungs- und Betriebsjahr beginnt, wie bei der Pfälzischen Ludwigsbahn, mit dem 1. Oktober. Die vorliegenden statistischen Notizen beziehen sich auf den Zeitraum vom 1. Oktober 1863 bis ult. September 1864.

II. Die **Verwaltung** und **Betriebsleitung** der Maximiliansbahn ist mit derjenigen der Pfälzischen Ludwigsbahn vereinigt, worüber dort unter Nr. II. resp. in dem Jahrgange 1862 der Statistik S. 55 das Nähere mitgetheilt ist.

III. Das **Bahngebiet** umfaßte ult. 1864:

1) die Hauptbahn von Neustadt über Winden nach Weißenburg von . . . . . 6,22 Meilen,
2) die am 14. März 1864 eröffnete Zweigbahn von Winden nach Maximiliansau von . . . 2,14 „
zusammen 8,36 Preuß. M.

à 7532 Meter oder 8,50 Deutsche Meilen à 7407,407 Meter. (Letzteres Maaß ist für die Pfälzischen Bahnen das landesübliche). Mit Rücksicht auf die Eröffnungszeit der Zweigbahn Winden-Maximiliansau beträgt der mittlere Jahresdurchschnitt . . . . . 7,40 Meilen.

IV. **Einführung neuer Einrichtungen.** Im Laufe des Jahres 1864 wurden die Retour-Billete eingeführt.

V. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

zu Kol. 121g. Hierin sind auch die beim Rangiren der Züge zurückgelegten Meilen enthalten.

„ „ 243. In dieser Summe sind enthalten: 1368 Thlr. Vergütigung an die Pfälzische Ludwigsbahn für Benutzung des Bahnhofs Neustadt, 4846 Thlr. und 4425 Thlr. Vergütigung an die Französische Ostbahn für die Benutzung des Bahnhofes Weißenburg resp. der Bahnstrecke von der Bayerischen Grenze bis Weißenburg und 9116 Thlr. Vergütigung für den Antheil an den Betriebskosten der Station Weißenburg.

„ „ 263. Der Ueberschuß reichte zur Verzinsung des vom Staate mit 4,5 Proc. garantirten Actien-Kapitals nicht aus, derselbe mußte vielmehr in Folge der übernommenen Zins-Garantie 7667 Thlr. (0,265 Proc.) zuschießen.

„ „ 286. Einschließlich des Staats-Zuschusses betrug die Dividende 4,5 Proc.

59. Rheinische Eisenbahn.

I. Das **Bahngebiet** der Rheinischen Eisenbahn umfaßte ult. 1864 folgende Linien:

1) Köln-Bonn-Koblenz-Bingerbrück (Mitte der Nahebrücke) . . . . . 20,40 Meilen,
2) Köln-Crefeld-Cleve (15,30 M.) und von Cleve bis zum Spoy-Kanal (0,06 M.) . . . . . 15,63 „
3) Köln-Aachen-Herbesthal (11,34 M.) und von Herbesthal bis zur Grenze (0,02 M.) . . . 11,36 „
zu übertragen 47,41 Meilen

übertragen 47,41 Meilen

4) die am 3. Juni 1864 eröffnete Strecke Coblenz-Oberlahnstein (1,02 M.), und zwar Coblenz-Lahnstein mit . . . . . 0,37 „
weil die 0,65 M. lange Strecke von Lahnstein bis zur Station Oberlahnstein Eigenthum der Nassauischen Staats-E. ist, von der Rheinischen Eisenbahn Gesellschaft aber benutzt wird;

5) die am 6. Oktober 1864 eröffnete Strecke Düren-Euskirchen . . . . . 4,04 „

6) „ „ 5. März ejsd. a. eröffnete Zweigbahn Herbesthal-Eupen . . . . . 0,70 „

zusammen 53,12 Meilen.

Hiervon ab die in den Linien ad 1, 2 u. 3 berechnete Kölner Stadtbahn von 2 × 0,15 = . . 0,30 „

verbleiben 52,82 Meilen.

Hierzu die Strecken
von der Trankgassen-Station Köln bis zum Central-Güterbahnhof . . . . . 0,41 „
und von dem Bahnhof Pantaleon bis zur Ringbahn . . . . . 0,14 „

Summe 53,37 Meilen.

Der mittlere Jahresdurchschnitt berechnet sich mit Rücksicht auf die Zeiten der Eröffnung des Betriebes auf den Strecken ad 4, 5 u. 6 auf . . . . . 49,84 Meilen.

Von den ult. 1864 im Bau begriffenen Strecken wurde die Strecke Cleve-Zevenaar (2,48 M.) am 1. Mai 1865 dem Betriebe übergeben. Auch sollen im Laufe des Jahres 1865 die Strecken Euskirchen-Mechernich und Cleve-Nymwegen eröffnet werden.

II. Bahn-Anlagen.

1. **Geleise.** In Folge der Betriebs-Eröffnung der Strecke Coblenz-Oberlahnstein hat der Bahnhof Coblenz mehrfache Erweiterungen und Anbauten ꝛc. erhalten. Namentlich wurden die Geleise um 391,6 Ruthen und die Weichen um 15 Stück vermehrt.

An Schienen wurden, gegen solche des Neubau-Profils von 5 Zoll Höhe und 23 Z.-Pfd. Gewicht pro laufenden Fuß, ausgewechselt:

auf der Strecke Köln-Herbesthal . . . . . 4056,92 lfde. Ruthen
und „ „ „ Köln-Cleve . . . . . 1402,5 „ „

2. **Stationsbauten.** Auf der Strecke Coblenz-Bingerbrück wurden 7 Bahnwärter-Etablissements errichtet und auf der Strecke Köln-Cleve 7 Bahnwärterwohnungen für je 2 Familien vollendet und den betreffenden Beamten zur Benutzung überwiesen.

III. Die Betriebsmittel wurden im Jahre 1864 um 6 Lokomotiven, 20 vierrädrige Personen- und 7 Gepäckwagen vermehrt. Dagegen wurden ausrangirt 3 sechsrädrige Personenwagen und 3 Gepäckwagen.

IV. Neue Bahnlinien. Die Osterrath-Essener Zweigbahn und die Strecke Mechernich-Call befanden sich im Jahre 1864 im Bau, für die Strecke Call-Trier wurden die Vorarbeiten angefertigt.

Zur Belebung des Binnenverkehrs sind Einleitungen zum Bau einiger in Stolberg an die Hauptbahn sich anschließenden Seitenbahnen, und zwar der Stolberger Thalbahn und der Bahn von den Kohlenzechen „Anna" und „Maria" getroffen, auch die Vorarbeiten zum Theil fertig gestellt, zum Theil noch in der Ausführung begriffen.

V. Erläuterungen zu den Tabellen:

zu Kol. 2a. Außerdem gehören 6 stellvertretende Mitglieder zur Direktion.

„ „ 11b. Dies ist die Strecke von Lahnstein bis zum Bahnhofe Oberlahnstein, welche Eigenthum der Nassauischen Staats-E. ist, von der Rheinischen E.-G. aber benutzt wird.

„ „ 89. Die Stamm-Actien sind nicht garantirt, dagegen die Zinsen von 1 250 000 Thlrn. Prioritäts-Obligationen mit 3½ Proc. und von 3 500 000 Thlrn. Prioritäts-Obligationen mit 4½ Proc.

„ „ 121g. Dies sind die beim Rangiren der Züge zurückgelegten Meilen, wobei eine Stunde Rangirdienst = 1½ Meilen gerechnet worden ist.

„ „ 122. Es wurden zurückgelegt
a) von Lokomotiven der Rheinischen Eisenbahn . . . . . 335 337 Nutzmeilen,
b) von Lokomotiven der Belgischen Staatsbahn auf der Strecke Monheide-Herbesthal die hier besonders ersichtlich gemachten . . . . . 14 705 „
zusammen 350 042 Nutzmeilen.

Werden hiervon die in Kol. 121f vor Material- und Arbeitszügen zurückgelegten . . . . . 7169 Meilen
abgerechnet, weil dieselben nur zu Zwecken des Neubaues abgelassen und die Kosten derselben aus dem Baufonds bestritten worden sind, so verbleiben . 342 873 Nutzmeilen, welche im Jahre 1864 auf der Rheinischen Eisenbahn zurückgelegt worden sind.

Es sind deshalb bei allen Durchschnittsberechnungen, welche auf Verbrauch ꝛc. Bezug haben, 335 337 Nutzmeilen, bei allen auf Verkehrs-Verhältnisse ꝛc. bezüglichen dagegen 342 873 Nutzmeilen in Ansatz gebracht worden.

„ „ 125. Zum Anheizen der Lokomotiven werden Reiserwellen verwendet, welche stückweise berechnet werden. Es wurden 71 364 Stück überhaupt und 0,21 Stück pro Nutzmeile verbraucht.

„ „ 129. Zur Heizung der Lokomotiven wurden in der Regel Steinkohlen ungemischt verwendet; nur ausnahmsweise wurde Coaks, theils gemischt mit Steinkohlen, theils ungemischt zur Feuerung benutzt. Das verbrauchte Quantum Coaks (12 310 Z.-Ctr.) kommt deshalb bei dem Verbrauch pro Nutzmeile mit zur Berechnung.

zu Kol. 136a. Dies ist der Durchschnittspreis pro Reiserwelle.

„ „ 137a u. b. Wie in der Erläuterung zu Kol. 122 bereits bemerkt worden, werden die Kosten der Material- und Arbeitszüge aus dem Baufonds bestritten, weshalb der Durchschnittsberechnung „pro Nutzm." nicht 335 337 Nutzm., sondern 328 166 Nutzm. zu Grunde gelegt sind.

„ „ 152a u. 153a. Die Meilenregister für Achsen und Radreifen werden erst seit dem Jahre 1858 geführt; von diesem Zeitpunkte ab datiren die hier angegebenen Zahlen. Viele noch im Gebrauch befindliche eiserne Achsen waren aber schon lange vor dieser Zeit beschafft, so daß bei einer annähernden Berechnung sich an 50 000 Meilen für eine eiserne Achse als Maximum ergeben dürften.

Die Anschaffung der Stahlachsen fällt in die Zeit nach Einführung der Meilenregister.

„ „ 153b. Die hier angeführte Meilenzahl durchlief eine Gußstahl-Bandage; der Reifen ist gesprungen, aber noch nicht abgenutzt, während eine Puddelstahlbandage nach zurückgelegten 18 705 Meilen wegen völliger Abnutzung entfernt werden mußte.

„ „ 218. Hierin sind auch die Unterhaltungskosten der Signale enthalten.

„ „ 236. Dies ist die an die Belgische Staats-Eisenbahn-Verwaltung gezahlte Vergütigung für die Beförderung der Züge zwischen Ronheide und Herbesthal.

„ „ 240. Die im Jahre 1864 gezahlte Wagenmiethe beträgt 28 473 Thlr. Dieselbe ist von der größeren Summe für empfangene Wagenmiethe in Abzug gebracht und die Differenz den Einnahmen (Kol. 210) zugerechnet worden.

„ „ 243. In dieser Summe sind hauptsächlich enthalten: die Kosten für Unterhaltung und Bedienung der Wasserhebe-Maschinen, Unterhaltung der Lokomotiv- und Wagenschuppen, Unterhaltung und Erneuerung der Arbeitsmaschinen, Werkzeuge, Geräthe ꝛc. in den Werkstätten und die Löhne an die Arbeiter.

„ „ 251. Hierin sind 13 218 Thlr. Kommunal-Einkommensteuer und 5718 Thlr. Zuschuß zur Pensionskasse enthalten.

„ „ 269. Die Ausgaben für Herstellung des durch Brand verursachten Schadens, soweit dieselben bis jetzt erfolgten, sind hier in Rechnung gebracht, während die von der Feuer-Versicherung gezahlte Entschädigung den Einnahmen des Reservefonds zugezählt ist.

„ „ 326b. Die hier aufgeführten Schienenbrüche kamen im Jahre 1863 vor, die in früheren Jahren vorgekommenen Brüche sind nicht notirt.

60. Bahnen der Oesterreichischen Südbahn-Gesellschaft.

I. Das **Bahngebiet** der Oesterreichischen Südbahn-Gesellschaft umfaßte ult. 1864 folgende Linien:

A. 1) Die Südbahn Wien-Triest		76,58	Meilen,
mit den Zweigbahnen: Mödling-Laxenburg		0,61	„
und Wr. Neustadt-Oedenburg		4,24	„
		81,43	Meilen;
2) deren Flügelbahnen:			
a) Steinbrück-Sissek		16,77	„
b) Marburg-Klagenfurt-Villach	21,97 Meilen,		
von welcher die Strecke Klagenfurt-Villach von 5 Meilen am 2. Juni 1864 dem Betriebe übergeben wurde. Die ganze Linie wurde im Jahre 1864 für Rechnung des Baufonds betrieben und ist in die vorliegenden Tabellen nicht aufgenommen;			
c) die ult. 1864 im Bau begriffene und am 1. Juni 1865 eröffnete Zweigbahn Agram-Carlstadt von	6,50 Meilen;		
3) die Ungarischen Flügelbahnen:			
a) Pragerhof-Kanizsa-Ofen		43,91	„
b) Stuhlweissenburg-Neu-Szöny		10,97	„
c) die ult. 1864 im Bau begriffene und am 21. September 1865 eröffnete Linie Oedenburg-Groß-Kanizsa von	21,76 Meilen		
zusammen		153,09	Meilen.
B. Die Nordtiroler Bahn von der Bayerischen Grenze bei Kufstein bis Innsbruck	10,04 Meilen,		
wovon die Strecke von der Grenze bis Kufstein	0,39 „		
an die Bayerische Staats-Eisenbahn-Verwaltung verpachtet ist;			
verbleiben im eigenen Betriebe		9,75	„
C. 1) Die Südtiroler Bahn a) im Betriebe: Verona-Botzen	19,90 Meilen,		
b) im Bau: Botzen-Innsbruck 16,5 M.			
2) die Venetianische Bahn von Nabresina über Padua und Verona nach Peschiera resp. der Landesgrenze	44,32 Meilen,		
wovon die Strecke von Peschiera bis zur Grenze	1,06 „		
sich im Betriebe der Lombardischen Verwaltung befindet;			
mithin im eigenen Betriebe	43,76 „		
zu übertragen	63,66	Meilen u. 162,93	Meilen

übertragen 63,₆₆ Meil. u. 162,₅₃ Meilen

3) die Zweigbahnen a) Mestre-Venedig . . . . . 1,₁₁ „

b) Verona-Mantua . . . . . 4,₇₇ „

zusammen . . . 69,₅₄ „

Im Bau befanden sich ult. 1864 die Zweigbahnen Mantua-Borgoforte 2,₆ M. und Padua-Rovigo 5,₉ Meilen.

Gesammtlänge aller Bahnlinien 232,₃₇ Meilen.

II. Bahn-Anlagen.

a. Südbahn.

1) **Brücken.** Von 350 verschiedenen zu reconstruirenden Objekten sind bis ult. 1864 . . . 262 vollendet, 49 befinden sich im Bau und der Rest soll demnächst auch in Angriff genommen werden. Von den im Bau begriffenen sind 4 von Bedeutung, nämlich die Brücken bei Marburg und Poganegg und die beiden Brücken des Laibacher Torfmoors. Die erstere, der bedeutendste und schwierigste Bau auf dieser Linie, wird im Jahre 1865 vollendet werden.

2) **Oberbau.** Die Geleise wurden im Jahre 1864 in einer Länge von 16,₂ Meilen und die Schotterbettung in einer Länge von 11,₂ Meilen erneuert. Auch wurden auf den größeren Stationen die Geleise umgelegt und für den Betrieb entsprechender eingerichtet.

3) **Stationsbauten.** Die in mehreren Stationen unternommenen Umgestaltungen und Erweiterungen wurden im Jahre 1864 vollendet, namentlich die in Graz, Marburg und Laibach unternommenen Arbeiten.

Auch wurden 26 000 Klftr. Bahneinfriedigungen an Stellen, wo dies nothwendig war, und 1014 Klftr. Schutzwände gegen Schneeverwehungen auf dem Karste hergestellt und in dieser Strecke die Wasserstations-Einrichtungen durch neu angelegte Reservoirs und Wasserleitungen vervollständigt.

Ferner wurden an den Einfahrten in die Stationen 52 neue Distanz-Signale aufgestellt.

b. Venetianische Linie.

Die im Vorjahre in Angriff genommene Reconstruktion der Brücke über die Piave wurde ebenso wie die auf dem Bahnhofe Venedig vorgenommenen Hochbauten im Jahre 1864 beendet.

Die Bauarbeiten auf der zur Südtiroler Linie gehörigen Brennerbahn Botzen-Innsbruck sind bereits auf der ganzen Linie — mit Ausnahme einiger kleiner Strecken — in Angriff genommen und werden mit Eifer betrieben.

Auf der ½ Meilen langen Strecke zwischen Sterzing und Freienfeld haben die Bauarbeiten noch nicht in Angriff genommen werden können, weil die Ausführung der Bahnanlagen auf den Wunsch der Landesbehörden mit dem Projekte der Trockenlegung des Sterzinger Moores combinirt wurde.

III. Erläuterungen zu den Tabellen:

Alle 3 Linien.

zu Kol. 76. Diese 100 000 000 Thlr. sind das für das ganze Unternehmen (einschließlich der in der Lombardei und in Central-Italien belegenen Linien) concessionirte Anlage-Kapital in Stamm-Actien; der durch Anleihen aufzubringende Theil desselben ist concessionsmäßig nicht beschränkt.

„ „ 77—87. Das verwendete Anlage-Kapital kann nicht angegeben werden, weil die Gesellschaft fertige Linien übernommen hat, über deren Baukosten ihr die erforderlichen Notizen fehlen. Das von der Gesellschaft verwendete Kapital zum Ausbau der sämmtlichen vom Staate übernommenen Linien, einschließlich der Lombardischen von 57,₅ Meilen und der Central-Italienischen von 38,₆ Meilen, der Kaufpreis für die Lombardisch-Venetianischen Linien, sowie die bereits geleisteten Ratenzahlungen auf den Kaufpreis der Südbahn betrugen ult. 1864 . . . 216 623 977 Thlr.

„ „ 88c. Diese Summe repräsentirt den Geldbetrag der bis ult. 1864 ausgegebenen Prioritäts-Obligationen.

„ „ 89. Nicht nur die Stamm-Actien, sondern das ganze verwendete Anlage-Kapital der einzelnen Gruppen des Bahnnetzes ist vom Staate mit 5,₂ Proc. garantirt.

Nordtiroler und Venetianische nebst Südtiroler.

„ „ 96d. Hierunter befinden sich je 2 Hof- und Salonwagen, welche bei Angabe der Sitzplätze (Kol. 98 und 99) und bei den Leistungen der Personenwagen (Kol. 138) außer Berechnung geblieben sind.

Venetianische und Südtiroler.

„ „ 100a. Hierin sind 25 Postwagen mitenthalten.

„ „ 142. Diese Angabe bezieht sich ausschließlich auf die Gepäckwagen (siehe vorstehende Erl.).

Nordtiroler.

„ „ 145. Dies sind die von Equipagewagen in Materialzügen zurückgelegten Meilen.

Südbahn.

„ „ 194a. Dies ist die Einnahme für die im Binnenverkehre beförderten und im direkten Verkehre abgegangenen Personen, wogegen

„ „ 194b. hier die Einnahme für die im direkten Verkehre angekommenen Personen aufgeführt ist.

zu Kol. 199a, 201a u. 202a. Dies sind die Einnahmen für die im Binnenverkehre beförderten und im direkten Verkehre abgegangenen Güter, wogegen

„ „ 199b, 201b u. 202b. hier die Einnahmen für die im direkten Verkehre angekommenen Güter aufgeführt sind.

Venetianische und Südtiroler.

„ „ 234. Hierin sind auch die Beleuchtungskosten der Stationen enthalten.

Alle 3 Linien.

„ „ 259a. Dem Betriebs-Ueberschusse aller 3 Bahnlinien von 7 489 726 + 130 213 + 1 676 648 Thlrn. = 9 296 587 Thlrn.

treten noch hinzu: die Betriebs-Ueberschüsse des außerhalb Oesterreichs belegenen u. nicht zum Vereine gehörenden Italienischen (Lombardischen) Netzes (59,1 M.) von 1 335 705 „

sowie an Zinsen und nachträglichen Einnahmen aus vorhergehenden Betriebsjahren 478 457 „

und „die Zinsen zu Lasten des Baukapitals" . . . . . 2 896 319 „

zusammen 14 007 068 Thlr.

Hiervon ab die allgemeinen Kosten der Gesellschaft mit . . . . . 517 054 „

verbleibt ein Betriebs-Ueberschuß von . . . . . 13 490 014 Thlrn.

Mit Hinzurechnung des in Kol. 260 angegebenen Vortrages aus dem Vorjahre von . . . . . 1 820 781 „

ergiebt sich die Summe von 15 310 795 Thlrn.,

welche in den Kol. 261—266 als verwendet nachgewiesen ist.

„ „ 259c. Mit Bezug auf die Bemerkung zu Kol. 77—87 kann die Verzinsung des Anlage-Kapitals nicht angegeben werden.

Südbahn.

„ „ 317c. Die in den Jahren 1857 — 1862 vorgekommenen Achsbrüche sind nur summarisch bekannt und deshalb hier aufgenommen worden.

„ „ 326a. Ebenso sind die bis ult. 1862 vorgekommenen Schienenbrüche nicht bekannt.

„ „ 326b. Diese Schienenbrüche sind im Jahre 1863 vorgekommen.

Alle 3 Linien.

zu Abschnitt F. Die Organisation der Verwaltung der Südbahn weicht so bedeutend von dem in den Kol. 336 bis 429 der Statistik enthaltenen Systeme der Klassifikation der Beamten ab, daß die Eintragung der Gesellschafts-Beamten in die vorliegenden Tabellen nicht ausführbar war.

Das bei den einzelnen Kathegorien der Administration der Südbahn angestellte Personal ist folgendes:

1) bei der **General-Direktion** (admin. Centralleitung):

1	General-Direktor . . .	Geh.	19 200 Thlr.
1	„ Sekretär . . .	„	3000 „
1	„ Controlor . . .	„	3000 „
1	„ Buchhalter . . .	„	3000 „
47	sonstige Beamte	Geh.	von 400—2600 „
12	Diener	Geh.	336 „

2) bei der **Betriebs-Direktion:**

1	Betriebs-Direktor . . .	Geh.	12 267 Thlr.
1	General-Inspektor . . .	„	5600 „
47	sonstige Beamte .	Geh.	v. 400—4000 „
7	Diener	„	240—336 „

Der Betriebs-Direktion sind folgende 5 Abtheilungen des Betriebsdienstes untergeordnet:

a) die Bahnerhaltung.

1	Bahndirektor	Geh.	3000 Thlr.
178	Beamte . . .	Geh.	v. 240—2600 „
1864	Diener u. sonstiges Unterpersonal .	Geh.	v. 122—560 „

b) Zugförderung u. Werkstätten.

1	Maschinen-Direktor . .	Geh.	6667 Thlr.
139	Beamte . . .	Geh.	v. 280—2800 „
533	Diener u. sonstiges Unterpersonal . . .		168—480 „

c) Verkehrsdienst.

3	leitende Beamte	Geh.	v. 2400-5133 Thlr.
1044	Beamte (darunter „Verkehrs-Eleven") . .		120—3200 „
1096	Diener u. sonstiges Unterpersonal . . .		144—645 „

d) Material-Verwaltung.

1	Ober-Inspektor . . .	Geh.	2240 Thlr.
55	Beamte . . .	Geh.	v. 304—1600 „
20	Diener		192—480 „

e) Betriebs-Kontrole.

1	Kontrols-Chef	Geh.	3000 Thlr.
63	Beamte . . .	Geh.	v. 360—1880 „
12	Diener		280—480 „

61. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

I. **Neue Bahnlinien.** Die Concession zum Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Schwadowitz bis zur Landesgrenze bei Königshain hat die Gesellschaft erhalten, dagegen schweben noch die Verhandlungen wegen der Seitens des Staats zu gewährenden Zins-Garantie. Der betr. Gesetzentwurf wurde dem Reichsrathe vorgelegt, dieser hat aber seine Genehmigung noch nicht ausgesprochen.

Ebenso werden zwischen der Gesellschaft und der Staatsregierung Verhandlungen wegen der Linie Pardubitz-Iglau-Znaim gepflogen.

II. Erläuterungen zu den Tabellen:

zu Kol. 88b. Dies ist der Antheil an dem Eisenbahn-Lotterie-Anlehen der K. K. priv. Oesterr. Kredit-Anstalt für Handel und Gewerbe, wofür die Eisenbahn-Gesellschaft ein Papier nicht emittirte, da für diese Summe Loose der Kredit-Anstalt bestehen.

„ „ 89. Es sind vom Staate mit 5,7 Proc. garantirt: 10500000 Thlr. Stamm-Actien und 2100000 Thlr. Lotterie-Anlehen, zusammen 12600000 Thlr.

„ „ 169 u. 172. Diese Summen enthalten auch das Gewicht der in Kol. 176a u. b nach Stückzahl aufgeführten Thiere.

Davon sind 16534 Z.-Ctr. im Binnenverkehre befördert worden,
24162 „ „ direkten Verkehre aufgegeben und
36782 „ „ „ „ angekommen.
zusammen 77478 Z.-Ctr., wie in Kol. 177a angegeben.

„ „ 217. In dieser Summe sind 14309 Thlr. Herstellungskosten der Gebäude ꝛc. der neu eingerichteten Station Smirschitz enthalten.

„ „ 261—263. Die Gesellschaft hatte pro 1864 zu leisten:

a) Zinsen für die Prioritäts-Obligationen	64467	Thlr.
b) Zinsen und Amortisation des Lotterie-Anlehens	109200	„
c) Amortisations-Quote der Prioritäts-Obligationen	28833	„
d) Zinsen für die Stamm-Actien	450000	„
zusammen	652500	Thlr.

Zur Deckung dieser Summe wurde vorerst der nach Zahlung der Steuern verbliebene Ueberschuß von 167488 „
verwendet und die fehlenden 485012 Thlr.
aus dem Titel der Staatszins-Garantie von der K. K. Central-Staatskasse gegen 4procentige Verzinsung entlehnt.

„ „ 262. Diese Summe repräsentirt die Einkommen-, Hausklassen- und Hauszins-Steuer, sowie Gemeinde-Umlagen.

„ „ 336. Dieser Beamte führt den Titel „Inspektor für Bahnerhaltung."

„ „ 344. Dies sind technische Assistenten, denen die Strecken-Erhaltung von 2—3 Meilen zugewiesen ist. Bahnaufseher und Oberbahnwärter bestehen dagegen nicht.

„ „ 379 u. 380. Besondere Beamte für den Billetverkauf und die Gepäck-Expedition sind nur auf Hauptstationen vorhanden, auf den kleineren Stationen werden diese Geschäfte von den in Kol. 351 und 358 aufgeführten Beamten mitbesorgt.

62. Taunus-Eisenbahn.

I. Das **Bahngebiet** ist gegen das Vorjahr unverändert geblieben. Dasselbe umfaßt:

a) die Hauptbahn Frankfurt a. M.-Castel (Mainz)-Wiesbaden	5,57	Meilen
mit der Abzweigung Castel-Biebrich	0,27	„
b) die Zweigbahn Höchst-Soden	0,88	„
zusammen	6,72	Meilen.

II. Erläuterungen zu den Tabellen:

zu Kol. 2c. Die Mitglieder des Verwaltungsraths beziehen keinen Gehalt, sondern nur bei Geschäften außerhalb ihres Wohnorts Diäten.

„ „ 86. Die gegen das concessionirte Anlage-Kapital mehr verwendeten 726310 Thlr. sind theilweise aus den laufenden Betriebs-Einnahmen, theils aus dem Reserve- und Erneuerungsfonds entnommen worden.

„ „ 88c. Prioritäts-Obligationen sind nicht ausgegeben worden, dagegen bestehen folgende Anleihen:

1) eine zu 3½ Proc. verzinsliche von 285714 Thlrn. (500000 Fl. Rh.)
2) „ „ 4 „ „ „ 342857 „ (600000 „ „)
zusammen 628571 Thlr. (1100000 Fl. Rh.)

Hiervon waren bis ult. 1864 durch Rückzahlung getilgt:

a) von der Anleihe à 285714 Thlr.	80714	Thlr.
b) „ „ „ à 342857 „	5714	„

Die letztere Anleihe ist auf Höhe von 685714 Thlr. (1200000 Fl. Rh.) festgesetzt, es waren aber bis ult. 1864 nur 342857 Thlr. begeben.

„ „ 117. Die vorhandenen Arbeitswagen sind alte Wagen ohne Inventarwerth.

„ „ 119. Ebenso sind die in Kol. 107 aufgeführten Transportmittel aus zweiter Hand angekauft und deshalb die Angabe ihres Kostenbetrages ohne Werth.

„ „ 123b. Dies ist die Anzahl der auf der Hauptbahn abgelassenen Personen- und gemischten Züge. Außerdem sind auf der Zweigbahn Höchst-Soden 4054 Fahrten gemacht worden.

zu Kol. 123c. Es ist deshalb hier nur die Anzahl der abgelassenen Güterzüge aufgeführt worden.

„ „ 124. Die durchschnittliche Anzahl der Wagenachsen in den Zügen, welche auf der Hauptbahn coursirten, betrug 30,4 Achsen, in denjenigen auf der Höchst-Sodener Zweigbahn waren aber nur 13,4 Achsen vorhanden.

„ „ 129b. Hierin ist auch der ganz unbedeutende Verbrauch an Coaks enthalten.

„ „ 137a. Diese Summe enthält auch die Kosten der Magazinirung und der Verausgabung der Brennstoffe.

„ „ 160. Kinder unter 10 Jahren und Militairs in Uniform werden in allen Wagenklassen zum halben Fahrpreise befördert, es ist deshalb die Anzahl der zu ermäßigten Fahrpreisen beförderten Personen in den verschiedenen Wagenklassen (Kol. 156—158) enthalten.

„ „ 170. Hierin sind auch andere in dieselbe Kathegorie gehörende Güter enthalten.

„ „ 192c. Dies sind die Einnahmen für Extrazüge.

„ „ 210. In dieser Summe sind 8173 Thlr. Einnahmen der Trajekt-Anstalt zwischen Castel und Mainz enthalten.

„ „ 221. Die hier aufgeführte Summe enthält auch die Kosten der Beleuchtung der Bahn.

„ „ 229. Hierin sind 3129 Thlr. Kosten für die Unterhaltung der zum Betriebe der Biebricher Zweigbahn mitverwendeten Pferde, Geschirre u. s. w., sowie 19 450 Thlr. Kosten der Trajekt-Anstalt zwischen Castel und Mainz enthalten.

„ „ 241. Desgl. hier die gewährten Rückvergütungen.

„ „ 262. Dies ist die im Herzogthum Nassau zu entrichtende „Gewerbesteuer." Im Ganzen sind von der Taunusbahn bis ult. 1864 . . . 163 607 Thlr. derartige Steuern unter Protest an die Nassauische Staatskasse bezahlt worden.

„ „ 264b. Hiervon sind 45 714 Thlr. dem Erneuerungsfonds der Hauptbahn und 3382 Thlr. jenem der Zweigbahn Höchst-Soden überwiesen worden.

„ „ 337. Dieser Beamte ist zugleich Magazinverwalter.

„ „ 346. Hülfswärter sind nicht angestellt, sie erhalten vielmehr 14—18 Sgr. Tagelohn.

„ „ 355. Desgl. die Nachtwächter, welche 12—14 Sgr. Tagelohn erhalten.

„ „ 357—358. Die Beaufsichtigung ꝛc. der Telegraphen geschieht durch einen der Bahnmeister (Kol. 342), welcher hierfür eine jährliche Vergütigung von 57 Thlrn. erhält. Das Telegraphiren besorgt das Expeditions-Personal.

„ „ 363 u. 397. Weil der größte Theil der vorkommenden Arbeiten in Accord gegeben wird, so kann die Anzahl der verrichteten Tagewerke nicht angegeben werden.

„ „ 370. Die Kontrolirung der Züge geschieht durch die Bahnmeister.

„ „ 378, 388 u. 391. Wagenwärter, Güterfaktoren und Zeichner sind ebenfalls nicht angestellt. Die Tagegelder betragen 20—22 Sgr.

Das Schmieren der Wagen geschieht durch die Bremser.

„ „ 379. Nur auf den Hauptstationen sind besondere Einnehmer für den Billetverkauf vorhanden, auf den Nebenstationen besorgt dies der Stations-Vorstand.

„ „ 389. Als Beamte der Trajekt-Anstalt sind vorhanden:

2 Kapitaine . . .	Gehalt 486—566 Thlr.,	1 Expedient	Gehalt 360 Thlr.,
2 Maschinisten . .	„ 370—440 „	2 Conducteure	„ 212 „
1 Steuermann . .	„ 320 Thlr.,	2 Güter-Expedienten . .	„ 426 „

Der Betriebs-Controleur ist gemeinschaftlich mit der Nassauischen Staatsbahn.

63. Theiß-Eisenbahn.

I. Das **Bahngebiet** der Theiß-Eisenbahn hat sich gegen das Vorjahr nicht verändert. Dasselbe umfaßt

1) die Hauptbahn von Czegled über Szolnok, Debreczin und Miskolcz nach Kaschau . . . . 49,33 Meilen,

2) die Flügelbahnen a) von dem Abzweigungspunkt bei Szolnok nach Arad . . . . . 18,93 „

b) von Püspök-Ladany nach Großwardein . . . . . 9,05 „

zusammen 77,31 Meilen.

II. Außer der **Beamten-Pensionskasse**, worüber die Kol. 430—449 der Tabellen das Nähere enthalten, besteht noch eine Krankenkasse für die Bediensteten der Gesellschaft, welche ult. Dezember 1864 mit einem Bestande von 17 091 Thlrn. abschloß.

III. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

zu Kol. 2d. Die Verwaltungsraths-Mitglieder haben im Jahre 1864 auf die Tantième verzichtet.

„ „ 77. Hierunter sind sowohl die für die Strecke Czegled-Szolnok als Kaufpreis gezahlten 941 594 Thlr., als auch 3 666 364 Thlr. für erstattete Bau-Auslagen an den Staat, welche derselbe für die Strecke Szolnok-Debreczin und Püspök-Ladany-Großwardein bestritten hatte, mitenthalten.

„ „ 88c. Hiervon sind 10 500 000 Thlr. eine bis zum Jahre 1903 zu tilgende Prioritätsschuld und 10 500 000 Thlr. eine in 66 Jahren zu tilgende Lotterie-Anleihe.

„ „ 89. Nicht nur die Stamm-Actien, sondern das Gesammt-Anlage-Kapital ist vom Staate mit 5,2 Proc. garantirt.

„ „ 109. Hierin ist die Ladungsfähigkeit der in Kol. 107a aufgeführten 21 vierrädrigen Postwagen von zusammen 1260 Z.-Ctrn. mitenthalten.

zu Kol. 115a. Desgl. hier die Anschaffungskosten der 21 Postwagen, weil dieselben von der Bahnverwaltung gestellt werden.

„ „ 126. Zur Feuerung der Lokomotiven wurden Holz und Braunkohlen verwendet. Von letzteren sind 28 660 Ctr. verbraucht, welche nach ihrem Heizeffekt auf Holz reducirt und in Kol. 126b mitenthalten sind.

„ „ 169 u. 172. Hierin ist auch das Gewicht der beförderten Thiere von zusammen 496 225 Ctrn. (siehe Kol. 177) mitenthalten.

„ „ 195. Hierin sind auch die Einnahmen für die im Personenverkehre beförderten 8 Equipagen, 9 Militair-Fahrzeuge, 445 Militair- und 12 sonstige Pferde enthalten.

„ „ 261—266. Der Ueberschuß wurde zur Entrichtung der Eisenbahnsteuer und, soweit er dazu ausreichte, zur Verzinsung des Gesammt-Anlage-Kapitals verwendet. Der fehlende Rest wurde von der Staatskasse vorschußweise geleistet.

64a. Thüringische Eisenbahn.

I. Das **Bahngebiet** der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft umfaßt wie im Vorjahre

1) die Hauptbahn Halle-Erfurt-Eisenach-Gerstungen	25,16	Meilen,
2) die Zweigbahnen a) Corbetha-Leipzig	4,18	„
b) Weißenfels-Gera	7,99	„
zusammen	37,26	Meilen.

II. **Betrieb fremder Bahnen.** Die Direktion der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft hat auf Grund eines mit dem Verwaltungsrathe der Werrabahn-Gesellschaft abgeschlossenen, bis Ende des Jahres 1870 laufenden Vertrages auch den Betrieb der Werrabahn zu leiten.

Ferner besorgt die Thüringische Bahn den Betrieb der für Rechnung der Königl. Preuß. Regierung erbauten Zweigbahn von Erfurt nach dem Steinsalzbergwerk bei Ilversgehofen.

III. **Bahn-Anlagen.** Von den zur weiteren Vervollständigung und Verbesserung der Bahnanlagen ausgeführten Bauten sind zu erwähnen:

1) die Geleise-Vermehrung auf den Stationen Kötschau und Markranstedt und die Erweiterung der für den Kohlenverkehr dienenden Geleise und Abfuhrwege auf der Station Gotha;

2) folgende **Stationsbauten**: die Vergrößerungen der Wasserstation in Halle, des Stationsgebäudes in Naumburg, des Güterschuppens und Güterperrons in Crossen, die Herstellung eines massiven Personenperrons in Crossen, der Bau einer provisorischen Güterhalle auf Station Gotha, die Herstellung einer Ladebühne in Weimar und der Bau von Eiskellern in Eisenach und Zeitz.

Ferner sind zu einer Erweiterung der Station Weißenfels die nöthigen Vorarbeiten ausgeführt und Verbesserungen des Signalwesens der Bahn vorgenommen worden.

IV. **Betriebsmittel.** Im März 1864 sind 2 neue Lokomotiven in Betrieb gesetzt, im Laufe des Jahres dagegen 3 Maschinen ausrangirt und zum Ersatz derselben und einer schon im Vorjahre abgängig gewordenen Maschine 4 neue Maschinen in Bestellung gegeben worden.

Die Zahl der Wagen wurde durch den in der eigenen Werkstätte bewirkten Neubau um 2 Personenwagen und 65 bedeckte Güterwagen vermehrt, sowie ein früher den betheiligten Verwaltungen des Mitteldeutschen Verbandes zugehörig gewesener Gepäckwagen zum alleinigen Eigenthum der Bahn erworben.

V. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

zu Kol. 4. Die drei Kommissare der bei dem Unternehmen betheiligten Staats-Regierungen von Preußen, Sachsen-Weimar und Sachsen-Coburg-Gotha sind sowohl Mitglieder der Direktion, als auch des Verwaltungsraths und deshalb in der Mitgliederzahl des Letzteren nochmals mitaufgeführt.

„ „ 90. Außer den aus der Betriebskasse zur Vervollständigung der Bahnanlagen verausgabten Summen sind bis zum Schlusse des Jahres 1864 noch 333 954 Thlr. zur Vermehrung der Transportmittel aus dem Reservefonds verwendet worden.

„ „ 91. Von den hier aufgeführten Lokomotiven haben 3 Stück im Jahre 1864 keinen Dienst mehr verrichtet und sind inzwischen ausrangirt worden; es waren daher nur 74 Lokomotiven wirklich im Dienst.

„ „ 96 u. 100. Außer den hier aufgeführten Wagen besitzt die Gesellschaft noch einen Eigenthums-Antheil an 6 Personenwagen des Rheinisch-Thüringischen und an 11 Gepäckwagen des Mitteldeutschen Verbandes.

„ „ 167. Die Postverwaltung zahlt für die Beförderung nicht postzwangspflichtiger Güter eine Aversionalsumme, welche von 5 zu 5 Jahren auf Grund neuer Gewichtsermittelungen festgestellt wird. Dementsprechend ist das Transportquantum wie pro 1862 angenommen worden.

„ „ 215. Von dieser Summe wurden dem Erneuerungsfonds für Erneuerungen der Oberbaumaterialien 116 908 Thlr. überwiesen.

„ „ 235. Hierin sind 54 416 Thlr. Kosten der An- und Abfuhr der Güter mitenthalten.

„ „ 237. Von den hier aufgeführten Summen sind dem Erneuerungsfonds 89 856 Thlr. für Erneuerungen an den Transportmitteln überwiesen worden.

„ „ 239. Diese Summe enthält auch die Kosten der Beleuchtung der Betriebslokale.

„ „ 251. Hierin sind 5850 Thlr. Zuschuß zum Pensionsfonds, 150 Thlr. Zuschuß zum Waisenfonds und 3638 Thlr. Beiträge zu den verschiedenen Eisenbahn-Verbänden, welchen die Thüringische Eisenbahn-Gesellschaft angehört, mitenthalten.

zu Kol. 261a. Desgl. hier die Kosten der Einlösung der Zinscoupons, sowie der Convertirung der Anleihen.

„ „ 262. Die hier eingetragene Steuersumme von 64 125 Thlrn. bezieht sich auf das Jahr 1863, während die Steuersumme pro 1864 im Betrage von 73 125 Thlrn. erst nach Abschluß der Betriebsrechnung bezahlt wurde und daher in der Rechnung pro 1865 erscheint.

„ „ 344 u. 347. Die Bahnmeister sind in drei, die Weichensteller in zwei Gehaltsklassen eingetheilt. Da jede Klasse eine gleiche Anzahl enthält, kann ein Durchschnittsgehalt für die Mehrzahl nicht berechnet werden.

„ „ 363. Es sind hier nur die bei der Unterhaltung des Planums und Oberbaues aufgewendeten Tagewerke aufgeführt. Die Unterhaltung der Bauwerke und sonstigen Anlagen erfolgt meistens von Handwerkern in Accord, weshalb die auf diese Arbeiten verwendeten Tagewerke nicht zu ermitteln sind.

„ „ 397. Diese Position enthält 23 774 Tagewerke der Maschinenputzer, 75 404 Tagewerke der Bahnhofs-Arbeiter und 64 003 Tagewerke der Güterboden-Arbeiter und Gepäckträger. Die bei der Unterhaltung der Transportmittel aufgewendeten Tagewerke sind nicht zu ermitteln, weil viele Arbeiten in Accord ausgeführt werden und die Werkstätten der Bahn nicht nur die Unterhaltung der Transportmittel, sondern auch der mechanischen Vorrichtungen auf den Bahnhöfen, die Unterhaltung der Bauwerke mit eisernem Oberbau ꝛc. zu besorgen haben, endlich auch viele Neubauten (Wagen ꝛc.) ausführen, deren Kosten hier nicht mit in Betracht kommen.

„ „ 408. Bei der Thüringischen Bahn besteht ein Kontrol-Büreau zur Feststellung der Betriebs-Einnahmen und ein vollständig davon getrenntes zweites Büreau für alle übrigen Rechnungssachen (Rechnungs-Büreau). Das Kontrol-Büreau zerfällt wiederum in zwei Abtheilungen (für die Thüringische und die Werrabahn), es sind deshalb 3 Büreau-Vorsteher im Dienste.

„ „ 409. Der hier eingestellte Beamte besorgt lediglich die Revision der Stationskassen.

64b. Werra-Eisenbahn.

I. **Organisation der Verwaltung.** Die Werra-Eisenbahn-Gesellschaft hat ihr Domizil in Meiningen und wird durch einen aus 12 Mitgliedern bestehenden Verwaltungsrath vertreten. Den **Betrieb** der Bahn hat jedoch die Direktion der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft in Folge eines zunächst bis zum Schlusse des Jahres 1870 laufenden Vertrages zu leiten.

II. Das **Bahngebiet**, welches sich gegen das Vorjahr nicht verändert hat, besteht aus der Hauptbahn von Eisenach über Meiningen bis Coburg . . . . . 17,28 Meilen
und der Zweigbahn von Coburg nach Sonneberg . . . . . 2,64 „
zusammen 19,92 Meilen.

Außerdem hat die Werra-E.-G. die auf Rechnung der Königl. Bayerischen Regierung gebaute Strecke Coburg-Lichtenfels von . . . . . 2,72 „
pachtweise übernommen, mithin im Betriebe . . . . . 22,64 Meilen.

III. **Bahn-Anlagen.** Der Bau einer bereits im Jahre 1863 in Angriff genommenen Reparatur-Werkstätte ist im Jahre 1864 mit dem Kesselhause vollendet und in Betrieb genommen.

Außerdem wurden auf den Bahnhöfen Neustadt und Sonneberg die Güterschuppen erweitert, auf der gepachteten Königl. Bayerischen Bahnstrecke ein neues Wärterhaus und auf Bahnhof Eisenach ein Pferdestall zur Unterbringung des Rangirpferdes gebaut.

IV. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

zu Kol. 89. Nicht nur die Stamm-Actien, sondern ein Anlage-Kapital von 8 000 000 Thlrn. sind mit 4 Proc. garantirt. Diese Garantie ist aber auf 10 Jahre (von 1859 ab) beschränkt.

„ „ 164b. Im Lokalverkehr wird Freigepäck nicht gewährt; das hier angegebene Quantum bezieht sich lediglich auf den direkten Verkehr mit fremden Bahnen.

„ „ 167. Eine Notirung des Gewichts der Postgüter findet, da für deren Beförderung eine Aversionalsumme gezahlt wird, nicht mehr statt.

„ „ 235. In dieser Summe sind auch die Güter-An- und Abfuhrkosten mitenthalten.

„ „ 239. Ebenso hier die Kosten für Beleuchtung der Betriebslokale.

„ „ 261—266. Der Betriebs-Ueberschuß reichte zur Verzinsung des von den betheiligten Staats-Regierungen garantirten Anlage-Kapitals (cfr. Erläut. zu Kol. 89) nicht aus, vielmehr mußten dieselben noch 107 404 Thlr. zuschießen, so daß in Kol. 261–266 231 884 + 619 + 107 404 = 339 907 Thlr. als verwendet nachgewiesen sind.

„ „ 363—367 u. 397—401. Notirungen über Werkvorrichtungen gegen Tagelohn finden nicht statt.

„ „ 402—407 u. 412—416. In diesen Kolonnen ist das Büreaupersonal des Verwaltungsraths und des mit der speziellen Leitung des Betriebes betrauten Ober-Ingenieurs und Betriebs-Inspektors aufgeführt.

Im Uebrigen sind die Beamten der allgemeinen Verwaltung gemeinschaftlich mit der Thüringischen Bahn und deshalb dort bereits aufgenommen.

65a. Warschau-Wiener Eisenbahn.

I. **Verwaltung.** Die Warschau-Wiener Eisenbahn, welche Eigenthum des Staats ist, ging durch Concessions-Vertrag vom 13. Oktober 1857 für die Dauer von 75 Jahren an die Warschau-Wiener Eisenbahn-Actien-Gesellschaft zur Ausnutzung in Pacht über. Die Gesellschaft zahlt für die auf 4 000 000 Rubel Silber geschätzte Kapitals-Einlage des Gouvernements eine Rente, welche für die ersten 5 Jahre der Concession 200 000 Rubel Silber oder 5 Proc., für die zweiten 5 Jahre 225 000 Rubel Silber oder 5⅝ Proc. und von da ab bis zum Ablauf der Concession 250 000 Rubel Silber oder 6¼ Proc. beträgt.

Die Warschau-Wiener Eisenbahn wird mit der Warschau-Bromberger Eisenbahn gemeinschaftlich durch die „Direktion der Warschau-Wiener und Warschau-Bromberger Eisenbahn zu Warschau" verwaltet.

II. **Das Bahngebiet** der Warschau-Wiener E. umfaßt:

1) die Hauptbahn von Warschau über Skiernewice, Rolicin, Petrikau, Radomsk bis zur Preußischen Grenze bei Sosnowice . . . . . 41,6 Meilen
2) die Zweigbahnen Skiernewice-Lowicz . . . . . 2,8 „
u. Zabkowitz-Granica . . . . . 2,0 „

zusammen 46,4 Meilen.

III. **Münzwährung.** Die in den vorliegenden statistischen Notizen enthaltenen Geldbeträge sind — abweichend von der für die Statistik eingeführten Thalerwährung — überall in „Rubel Silber" angegeben, weil deren Cours der Preußischen Valuta gegenüber sehr schwankend war, im Allgemeinen auch die Differenz zwischen 1 Rubel Silber u. 1 Thaler Preuß. nicht erheblich ist.

IV. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

zu Kol. 2. Die Kosten der Direktion, der Centralleitung ꝛc. werden zu ⅔ von der Warschau-Wiener und zu ⅓ von der Warschau-Bromberger E. getragen.

„ „ 76. Diese Summe enthält auch die ad I dieses Berichts erwähnten 4 000 000 Rubel Silber, welche die Einlage des Gouvernements repräsentiren.

„ „ 96b. Außerdem sind noch 6 Salonwagen vorhanden.

„ „ 113—118. Dies ist der Werth der bei der Uebernahme der Bahn vorgefundenen Betriebsmittel.

„ „ 192c u. 194a. Die hier aufgeführten 16 958 Thlr. sind die Einnahme für Extrazüge.

„ „ 206. Die Einnahme für die beförderten Militair-Pferde beträgt 1619 Thlr. und ist in Kol. 206a aufgeführt, wogegen die Einnahme für die übrigen Pferde in Kol. 206b mitenthalten ist.

„ „ 221. In dieser Summe sind auch die Kosten der Beleuchtung der Wärterlokale ꝛc. enthalten.

„ „ 261a. Desgl. hierin die an den Staat gezahlte Rente von 225 000 Thlrn. (siehe ad I dieses Berichts).

„ „ 261b. Diese Summe ist für die Amortisation der Actien verwendet.

„ „ 263 u. 286. Es sind an Dividenden vertheilt worden: im Jahre 1864 . . . 4,75 und im Jahre 1863 5 Rubel Silber pro Actie, welche nach dem Emissionsbetrage derselben (à 60) die hier aufgeführten Procentsätze ergeben.

„ „ 271—274. Ein Erneuerungsfonds ist nicht vorhanden, da das noch nicht vollständig verausgabte Anlage-Kapital zu Erneuerungen benutzt wird.

zu Abschnitt E. Die außergewöhnlichen Ereignisse wurden bisher nicht so speziell notirt.

„ Kol. 363—367 u. 397—401. Ebenso existiren über die Tagelohn-Arbeiten keine speziellen Aufschreibungen.

65b. Warschau-Bromberger Eisenbahn.

I. **Verwaltung und Bahngebiet.** Die Warschau-Bromberger Eisenbahn, gegründet durch die Additional-Acte zu dem unterm 13. Oktober 1857 genehmigten Statut der Warschau-Bromberger Eisenbahn-Gesellschaft, umfaßt die Linie von Lowicz (wo sie sich an die Warschau-Wiener E. anschließt) bis zur Preuß. Grenze bei Otloczyn (woselbst ein Anschluß an die Preuß. Ostbahn stattfindet) von 131 Werst = ... 18,7 Meilen.

Die Warschau-Bromberger Eisenbahn wird mit der Warschau-Wiener Eisenbahn gemeinschaftlich durch die „Direktion der Warschau-Wiener und Warschau-Bromberger Eisenbahn" verwaltet.

II **Münzwährung.** Die in den vorliegenden statistischen Notizen enthaltenen Geldbeträge sind — abweichend von der für die Statistik eingeführten Thalerwährung — überall in „Rubel Silber" angegeben, weil deren Cours der Preußischen Valuta gegenüber sehr schwankend war, im Allgemeinen auch die Differenz zwischen 1 Rubel Silber und 1 Thaler Preuß. nicht erheblich ist.

III. **Erläuterungen zu den Tabellen:**

zu Kol. 77—86. Eine Vertheilung des Anlage-Kapitals auf die einzelnen Bautitel kann noch nicht stattfinden, weil die Baurechnungen ult. 1864 noch nicht abgeschlossen waren.

„ „ 113—118. Aus demselben Grunde können die Anschaffungskosten der Betriebsmittel noch nicht angegeben werden.

zu Kol. 192c. Dies ist die Einnahme für Extrazüge.

„ „ 221. Hierin sind auch die Kosten der Beleuchtung ꝛc. der Wärterlokale enthalten.

„ „ 261b u. 263. Der Ueberschuß reichte nur zur Zahlung von 1,966 Proc. Zinsen aus, weshalb der Staat den an 4½ Proc. fehlenden Betrag, und zwar ½ Proc. zur Amortisation (29 500 Rubel Silber) und 2,034 Proc. zur Verzinsung (119 687 Rubel Silber), in Folge der von ihm übernommenen Zins-Garantie zuschießen mußte.

„ „ 286. Einschließlich des Staatszuschusses haben die Zinsen 4 Proc. betragen.

zu Abschnitt E. Die außergewöhnlichen Ereignisse wurden bisher nicht so speziell notirt.

„ Kol. 363—367 u. 397—401. Ebenso existiren über die Tagelohn-Arbeiten keine speziellen Aufschreibungen.

Deutsche

Eisenbahn-Statistik

für das

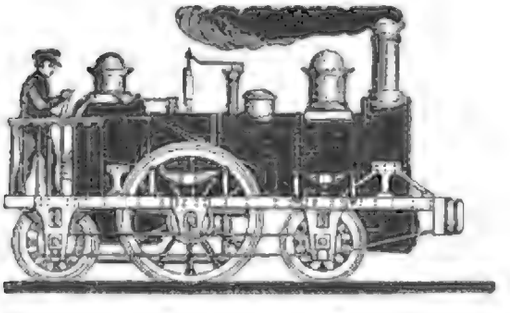
Betriebs-Jahr 1865.

Herausgegeben

von der geschäftsführenden Direktion

des

Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.



XVI. Jahrgang.

Berlin, 1867.

Gedruckt in der Rauck'schen Buchdruckerei.

Inhalt.

Einleitung, enthaltend allgemeine Nachrichten über sämmtliche Eisenbahnen, sowie solche, welche zum Verständniß der Tabellen dienen.

Abschnitt A. Verwaltungs-Organe, Richtung, Länge und Betriebs-Eröffnung der Eisenbahnen . . . . . Seite 5

Abschnitt B. Bahnbeschreibung und Anlage-Kapital.

I. Allgemeine Beschreibung der Bahn.
- A. Bahnkörper (bauliche Beschaffenheit desselben, Kunstbauten ꝛc.) . . . —
- B. Oberbau (Konstruktion desselben) . . . —
- C. Neigungs-Verhältnisse, gerade Strecken und Curven . . . —
- D. Telegraphen . . . —

II. Anlage-Kapital . . . 20

Abschnitt C. Transportmittel.

I. Bestand derselben . . . 28
(nebst Angabe der Fabriken, aus denen die Lokomotiven bezogen sind).

II. Anschaffungskosten der Transportmittel . . . 40

Abschnitt D. Betriebs-Resultate.

I. Leistungen der Transportmittel.
- A. Lokomotiven (Nutzmeilen, Brennstoffe ꝛc.) . . . 46
- B. Wagen (Achsmeilen, Wagenmiethe ꝛc.) . . . 58

II. Personen- und Güterverkehr.
- A. Anzahl der beförderten Personen, Güter u. s. w. . . . 66
- B. Durchschnitts-Verkehr und Ertrag . . . 76

III. Finanz-Ergebnisse.
- A. Einnahmen (aus dem Personen- und Güterverkehre, sowie sonstigen Quellen) . . . 82
- B. Ausgaben (für die Bahn-, Transport- und allgemeine Verwaltung) . . . 87
- C. Ueberschuß und Verwendung desselben zu: Eisenbahnsteuer, Zinsen, Dividenden, Einlagen in den Reserve-, Erneuerungsfonds ꝛc. . 98
- D. Reservefonds . . . 102
- E. Erneuerungsfonds . . . 102

IV. Vergleichung des Verkehrs und Ertrages mit dem Vorjahre . . 104

Abschnitt E. Außergewöhnliche Ereignisse beim Eisenbahn-Betriebe.

I. Unfälle
- A. bei fahrenden Zügen . . . 110
- B. auf den Bahnhöfen ꝛc. . . . 116

II. Achsbrüche . . . 120

III. Schienenbrüche . . . 124

IV. Verkehrsstörungen . . . 124

Abschnitt F. Uebersicht der angestellten Beamten und beschäftigt gewesenen Arbeiter.

I. Bei der Bahnverwaltung (Beaufsichtigung und Unterhaltung der Bahn).
- A. Oberleitung . . . —
- B. Spezielle Beaufsichtigung . . . —
- C. Stations-Verwaltung . . . —
- D. Telegraphie . . . —
- E. Verwaltung der Bahnunterhaltungs- und Betriebsmaterialien-Magazine . . . —
- F. Werkverrichtungen gegen Tagelohn . . . —

II. Bei der Transport-Verwaltung.
- A. Oberleitung und Beaufsichtigung des Betriebs . . . —
- B. Executiver Betriebsdienst . . . —
- C. Maschinen- und Wagenverwaltung . . . —
- D. Werkverrichtungen gegen Tagelohn . . . —

III. Bei der allgemeinen Verwaltung.
- A. Haupt- (oder Central-) Büreau . . . —
- B. Kontrol-Büreau (Revision u. Feststellung der Rechnungsbeläge u. Betr.-Einnahmen) . . . —
- C. Haupt- (oder Central-) Kasse . . . —
- D. Verwaltung der Depots (excl. der Bahnunterhaltungs- und Betriebsmaterialien) . . . —
- E. Außerdem sind noch angestellt: Beamte, die unter A—D nicht zu klassificiren sind . . . —

IV. Bei sonstigen Verwaltungszweigen, als Coatsbrennereien u. s. w.
- A. Angestellte . . . —
- B. Werkverrichtungen gegen Tagelohn . . . —

Abschnitt G. Stand der Beamten-Pensions- und Unterstützungs-Kasse . . . 127

Statistische Berichte, enthaltend weitere Nachrichten über die Verhältnisse und Einrichtungen der einzelnen Deutschen Eisenbahnen und Erläuterungen zu den Tabellen . . . 133

Einleitung.

I. Die Maaße, Gewichte und Münzwährungen, welche den vorliegenden statistischen Notizen zum Grunde liegen, sind folgende:

a) 1 Fuß = 139,13 Pariser Linien = 0,29618 Pariser Fuß = 0,313853 Meter = 31,385334 Centimeter,

b) 1 Ruthe = 12 Preuß. Fuß = 3,7662425 Meter (1 Meter = 3,1862 Preuß. Fuß),

c) 1 Meile = 2000 Preuß. Ruthen = 7532 Meter = 7,532 Kilometer,
(1 Kilometer = 1000 Meter, 1 Meter = 100 Centimeter = 1000 Millimeter),

d) 1 Kubikfuß = 0,030916 Kubikmeter,

e) 1 Klafter = 108 Kubikfuß = 3,338928 Kubikmeter,

f) 1 Zoll-Centner = 100 Pfund = 50 Kilogramm,
(1 Wiener Centner = 1,1200 Zoll-Centner = 56 Kilogramm),

g) 1 Thaler = 30 Sgr. = 360 Pfge. = 1 Fl. 50 Kr. Oesterr. Währ. = 1 Fl. 45 Kr. Rhein.

II. Das Rechnungs- und Betriebsjahr ist bei den meisten Eisenbahnen mit dem Kalenderjahre identisch. Da, wo dies nicht der Fall, ist in den statistischen Berichten der resp. Bahnen die betreffende Rechnungs-Periode angegeben.

III. Die Nachrichten über die allgemeine Beschreibung der Bahnen, d. h. ihrer baulichen Einrichtungen und Konstruktions-Verhältnisse (Abschnitt B. Abth. I), und die Notizen über das Beamten-Personal (Abschnitt F) werden der geringen Veränderungen wegen nicht jährlich wiederholt, sondern nur von Zeit zu Zeit mitgetheilt.

Der Jahrgang 1863 enthält die allgemeine Beschreibung der Bahnen, der Jahrgang 1864 dagegen die Nachrichten über das Beamten-Personal.

IV. Solche Nachrichten, welche sich in tabellarischer Form nicht darstellen lassen, deren Kenntniß aber bei der Beurtheilung einer Bahn von wesentlichem Interesse ist, sind in besonderen statistischen Berichten mitgetheilt, welche den Tabellen angehängt sind.

V. Außer den in den Tabellen aufgeführten Bahnen sind noch zu erwähnen:

a) Die Großherzogl. Friedrich-Franz-Eisenbahn. Dieselbe ist Eigenthum des Großherzogs von Mecklenburg und führt von Güstrow über Malchin und Stavenhagen nach Neubrandenburg und von dort bis zur Landesgrenze, woselbst sie sich an die Vorpommersche Eisenbahn anschließt. Die Strecke Güstrow-Neubrandenburg (11,6 Meilen) wurde am 15. November 1864 und die Fortsetzung von dort bis zur Landesgrenze (3,8 M.) am 1. Januar 1867 eröffnet.

Die Direktion dieser Bahn hat für das Jahr 1865 die statistischen Notizen nicht liefern können, weil weder die Baurechnungen abgeschlossen, noch die erforderlichen Betriebsmittel vollständig beschafft waren, hat jedoch für die Folge die Einsendung der bezüglichen Notizen in Aussicht gestellt.

b) Die Ostpreußische Südbahn. Von derselben wurde die Strecke Pillau-Königsberg (6,07 M.) am 11. September 1865 und die folgende Strecke Königsberg-Bartenstein (7,6 M.) am 23. September 1866 eröffnet. Der übrige Theil der Bahn, nämlich Bartenstein-Rastenburg-Lyk (ca. 16,3 M.), befindet sich im Bau.

Statistische Notizen konnten, da 1865 nur eine Theilstrecke wenige Monate im Betriebe war, für den vorliegenden Jahrgang nicht geliefert werden.

c) Die Schleswigsche Eisenbahn. Dieselbe besteht aus den Linien Rendsburg-Ohrstedt-Flensburg 10,50 Meilen, Nordschleswigsche Weiche (bei Flensburg)-Woyens 7,75 Meilen und Ohrstedt-Tönning 4,40 Meilen, zusammen . . . . . 22,65 Meilen, welche im Jahre 1865 im Betriebe waren. Am 1. Mai 1866 wurde die Zweigbahn Woyens-Hadersleben (1,56 M.) und am 1. November ejsd. a. die Fortsetzung der Hauptbahn von Woyens bis zur Dänischen Grenze (2,16 M.) im Anschlusse an die Bahn nach Kolding eröffnet.

Die Schleswigsche Eisenbahn war bis zum 24. Oktober 1865 auf den Strecken Rendsburg-Flensburg und Ohrstedt-Tönning Eigenthum der Südschleswigschen Eisenbahn-Gesellschaft und auf dem übrigen, bis dahin fertigen Theile Eigenthum der Nordschleswigschen Eisenbahn-Gesellschaft. Beide Gesellschaften, welche den Betrieb bis zum 24. Oktober 1865 an die Herren Peto, Brassey und Betts verpachtet hatten, lösten sich in Folge der Ueberlassung ihrer Bahnen an die Schleswigsche Eisenbahn-Gesellschaft auf. Letztere übernahm den Betrieb derselben am 25. Oktober 1865.

Die jetzige Eigenthümerin kann die statistischen Notizen für das Jahr 1865 nicht liefern, da dieselben ihr nur für die Zeit vom 25. Oktober bis 31. Dezember 1865 zu Gebote stehen.

d) Die Turnau-Kralup-Prager Eisenbahn. Dieselbe beginnt bei der Station Turnau der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn und führt über Jungbunzlau nach Kralup (Station der Oesterreichisch nördlichen Linie und der Buschtêhrader Eisenbahn), ist 11,44 Oesterr. Meilen lang und am 16. Oktober 1865 dem Betriebe übergeben worden.

Da die Bahn im Jahre 1865 nur einige Monate im Betriebe war, können statistische Notizen für dies Jahr nicht geliefert werden.

e) Die Großenhainer Zweigbahn. Dieselbe führt von Priestewitz (Station der Leipzig-Dresdener Eisenbahn) nach Großenhain, ist 0,64 Meilen lang und am 14. Oktober 1862 eröffnet. Die Gesellschaft besitzt keine eigenen Personen- und Güterwagen, erhält diese vielmehr von der Leipzig-Dresdener Eisenbahn-Gesellschaft, zu welcher sie hinsichtlich des Betriebes in engen Beziehungen steht, gegen die übliche Wagenmiethe gestellt. Diese Verhältnisse, sowie die sehr geringe Ausdehnung der Großenhainer Zweigbahn sind die Veranlassung, daß die statistischen Notizen von dem Direktorium derselben nicht in dem Umfange geliefert werden konnten, wie dies Seitens der Verwaltungen der übrigen Vereinsbahnen geschieht.

Die eingegangenen Notizen waren deshalb zur Aufnahme in die Tabellen nicht geeignet, sind dagegen vollständig in den statistischen Bericht S. 188 aufgenommen worden, auf welchen hiermit hingewiesen wird.

f) Die Greiz-Brunner Eisenbahn, Eigenthum der gleichnamigen Eisenbahn-Gesellschaft, führt von Greiz über Mohlsdorf (Haltestelle) nach einem in der Flur Brunn gelegenen Anschlußpunkte der Sächsisch-Bayerischen Linie, ist 1,4 Meilen lang und am 23. Oktober 1865 eröffnet.

g) Die Gößnitz-Geraer Eisenbahn, Eigenthum der gleichnamigen Eisenbahn-Gesellschaft, führt von Gößnitz über Schmölln und Ronneburg nach Gera, ist 4,6 Meilen lang und am 28. Dezember 1865 eröffnet.

Den Betrieb beider Bahnen (ad f u. g) leitet für Rechnung der Eigenthümer die Königl. Sächsische Staats-Eisenbahn-Direktion zu Leipzig. Statistische Notizen pro 1865 konnten nicht geliefert werden, da beide Bahnen in diesem Jahre nur kurze Zeit im Betriebe waren.

VI. Wo in den Tabellen Rubriken unausgefüllt geblieben, sind Seitens der betreffenden Verwaltungen keine Angaben gemacht worden resp. nicht zu machen gewesen. Wo in den Tabellen durch die Bemerkung „in Kol. . . .“ auf eine andere Stelle verwiesen wird, bedeutet dies, daß die hier fehlende Angabe in der allegirten Kolonne mitenthalten ist und eine Trennung (z. B. Reparaturkosten der Personenwagen von denen der Lastwagen) nach den einzelnen Rubriken nicht hat stattfinden können.

VII. Das Zeichen * neben den Zahlen in den Tabellen bedeutet, daß die bezüglichen Angaben in den statistischen Berichten (siehe ad IV) erläutert worden sind.

Abschnitt A.

Verwaltungs-Organe, Richtung, Länge und Betriebs-Eröffnung der Eisenbahnen.

	1			2			
				Mitglieder der Verwaltung.			
	I. Staatsbahnen.	Firma und Sitz der dirigirenden Verwaltung.		a. unbesoldete.	b. besoldete.	c. Gehalt. Thlr.	d. Tantième. Thlr.
1	Badische	Direktion der Großherzog. Badischen Verk.-Anstalten	Carlsruhe	—	10*	—	—
2	Bayerische (u. gepacht. Zwgb.)	Gen.-Direkt. der Königl. Bayerischen Verk.-Anst.	München	—	10*	914—3428	—
3	Braunschweigische	Herzogl. Eisenbahn- und Post-Direktion	Braunschweig	2	5	1300—3000	—
4	Hannoversche	Königl. General-Direkt. der Eisenb. u. Telegraphen	Hannover	—	9	1200—2300	—
5	Main-Neckar	Direktion der Main-Neckar-Eisenbahn	Darmstadt	—	3	1486—1657	—
6	Main-Weser	Central-Direktion der Main-Weser-Bahn	Kassel	—	4	1000—1500	—
7	Nassauische	Herzogl. Eisenbahn-Direktion	Wiesbaden	—	2	1543	—
8	Preuß. a. Niederschles.-Märk. / b. Schles.-Gebirgsb.	Königl. Direktion der Niederschlesisch-Märkischen E.	Berlin	—	4	1100—2400	—
9	Ostbahn	Königl. Direktion der Ostbahn	Bromberg	—	6	800—2000	—
10	Saarbrücker (u. Trier)	Königl. Eisenbahn-Direktion	Saarbrücken	—	4*	730—2000	—
11	Westfälische	Königl. Direktion der Westfälischen Eisenbahn	Münster	—	3	1300—2000	—
12	Sächsische östliche	Königl. Staats-Eisenbahn-Direktion	Dresden	—	4	1500—2950	—
13	Sächsische westliche	Königl. Staats-Eisenbahn-Direktion	Leipzig	1*	5	1900—2650	—
14	Württembergische	Königl. Württembergische Eisenbahn-Direktion	Stuttgart	1*	6	686—1429	—
	II. Privatbahnen a) unter Staatsverwaltg.						
15	Aach.-Düss. Ruhrorter a. Aach.-Düssel. / b. Ruhrort-Crf.	Königl. Direktion d. Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter E.	Aachen	—	3*	1200—1400	—
16	Bergisch-Märkische	Königl. Eisenbahn-Direktion	Elberfeld	—	8	600—2000	—
17	a. Löbau-Zittauer	Königl. Staats-Eisenbahn-Direktion	Dresden	—	—*	—*	—
	b. Zittau-Reichenberger			—	—*	—*	—
18	a. Oberschlesische / b. Breslau-Posen-Glogauer	Königl. Direktion der Oberschlesischen Eisenbahn	Breslau	—	5*	600—2000	—
19	Stargard-Posener						
20	Rhein-Nahe-E.	Königl. Eisenbahn-Direktion	Saarbrücken	—	1	730—2000	—
21	Wilhelms-Bahn	Königl. Direktion der Wilhelmsbahn	Ratibor	—	3*	600—1800	—
	b) in Privatverwaltung.						
22	Aachen-Mastrichter	Direktion der Aachen-Mastrichter E.-G.	Aachen / Mastricht	5 / 5	— / —	—*	—
23	Alberts-Bahn	Direktorium der Alberts-Bahn	Dresden	—	4	180—600	1170—2340
24	Altona-Kieler	Direktion der Altona-Kieler E.-G.	Altona	—	5	525—2800	—
25	Aussig-Teplitzer	Verwaltungsrath d. K. K. priv. Aussig-Teplitzer E.-G.	Teplitz	12	—	—	6002
26	Bayerische Ostbahnen	Verwaltungsrath d. K. priv. Bayerischen Ostbahnen	München	18	2	3429—6875	—
27	Berlin-Anhaltische	Direktion der Berlin-Anhaltischen E.-G.	Berlin	6	2	300—1500	2072—4144
28	a. Berlin-Hamburger	Direktion der Berlin-Hamburger E.-G.	Berlin	—	3	2000—5000	—
	b. Hamburg-Bergedorfer	Direktion der Hamburg-Bergedorfer E.-G.	Hamburg	5	—	—	—
29	Berlin-Potsdam-Magdebg.	Direktorium der Berlin-Potsdam-Magdebrg. E.-G.	Potsdam	2	4	800—4000	—
30	Berlin-Stettiner a. Stammbahn / b Hinterpommer. / c. Vorpommersche	Direktorium der Berlin-Stettiner E.-G.	Stettin	—	9	500—4000	—
31	Böhmische Westbahn	Verwaltungsrath der K. K. priv. Böhm. Westbahn	Wien	11	—	—	10 000
32	Breslau-Schweidnitz-Freibg.	Direktorium der Breslau-Schweidnitz-Freib. E.-G	Breslau	8*	—	—	—
33	Brünn-Rossitzer	Direktion der K. K. a. priv. Brünn-Rossitzer E.	Brünn	6	—	—	—

II. Privatbahnen. (Forts.)	1 Firma und Sitz der dirigirenden Verwaltung.		2 Mitglieder der Verwaltung.			
			a. unbesoldete.	b. besoldete.	c. Gehalt. Thlr.	d. Tantième. Thlr
34 Buschtêhrader a. Kralup-Kladno b. Prag-Weihybka c. Pferde-Bahn	Direktion der K. K. a. priv. Buschtêhrader E.	Prag	8	—	—	je 1533
35 Frankfurt-Hanauer	Verwaltungsrath der Frankfurt-Hanauer E.-G.	Frankfurt a. M.	5	—	—	—
36 Galizische Carl-Ludwig-B.	Verwaltungsr. der K. K. priv. Galiz. Carl-Ludwig-B.	Wien	20	—	—	33 334
37 Glückstadt-Elmshorner	Direktion der Glückstadt-Elmshorner E.-G.	Glückstadt	2	1	900	514
38 Graz-Köflacher	Verwaltgsr. d. K. K. priv. Graz-Köfl. E. u. Bergb.-G.	Wien	7	—	—	4000
39 Hessische Ludwigs-E.	Verwaltungsrath der Hessischen Ludwigs-E.-G.	Mainz	7	—	—	11 954
40 Homburger	Verwaltungsrath der Homburger E.-G.	Homburg	7	—	—	3102
41 Kaiser Ferdinands Nordb.	Direktion der a. p. Kaiser Ferdinands Nordbahn	Wien	10	—	—	28 000
42 Kaiserin Elisabeth a. Lokom.-Bahn b. Pferde-Bahn	Verwaltungsr. der K. K. priv. Kaiserin Elisabeth-B.	Wien	15	—	—	je 1650
43 Kirchheimer	Verwaltungsrath der Kirchheimer E.-G.	Kirchheim u. T.	9*	—	—	—
44 Köln-Mindener (u. Gießener)	Direktion der Köln-Mindener E.-G.	Köln	7	—	—	—
45 Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	Direktion der Kurfürst Friedrich Wilhelms Nordb.	Kassel	4	3	1400—2000	—
46 Leipzig-Dresdener	Direktorium der Leipzig-Dresdener Eisenb.-Komp.	Leipzig	5	5	1200—2000	—
47 Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	Direktorium der Ludwigs-E.-G.	Nürnberg	7	—	—	—
48 Lübeck-Büchener (u. Hambrg.)	Direktion der Lübeck-Büchener E.-G.	Lübeck	—	5	600—2400	—
49 Lüttich-Mastrichter	Verwaltungsrath der Lüttich-Mastrichter E.-G.	Brüssel u. Lüttich	9	—	—	—
50 Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	Direktorium d. Magdeb.-Cöthen-Halle-Leipz. E.-G.	Magdeburg	—	6	1000—4000	—
51 a. Magdeburg-Halberstädter b. Magdeb.-Wittenbergesche c. Cöthen-Wegelebener	Direktorium der Magdeburg-Halberstädter E.-G.	Magdeburg	—	9	zus. 7200	—
52 Mecklenburgische	Direktion der Mecklenburgischen E.-G.	Schwerin	—	5	300—2800*	—
53 Mohacs-Fünfkirchener	Admin. d. ersten K. K. priv. Donau-Dampfschiffs.-G.	Wien	6	—	—	—
54 Neisse-Brieger	Direktorium der Neisse-Brieger E.-G.	Breslau	6*	—	—	—
55 Niederländische Rhein-E	Direktion der Niederländischen Rhein-E.-G.	Utrecht	—	4	1428—4571	—
56 Niederschlesische Zweigbahn	Direktion der Niederschlesischen Zweigbahn-Ges.	Glogau	2	3	100—250	—
57 a Oesterreichische nördliche b. Oesterreich. südöstliche c. Wien-Neu-Szönyer	Verwaltungsr. d. K. K. priv. Oesterr. Staats-E.-G.	Wien	20	—	—	—
58 Oppeln-Tarnowitzer	Direktion der Oppeln-Tarnowitzer E.-G.	Breslau	7*	—	—	—
59 a. Pfälzische Ludwigsbahn b. Pfälzische Maximiliansb. c. Neustadt-Dürkheimer	Direktion der Pfälzischen Eisenbahnen	Ludwigshafen a. Rh	24	2	2857—4572	—
60 Rheinische	Direktion der Rheinischen E.-G.	Köln	5*	1	2000	—
61 a Südbahn, Oesterreichische b. Nordtiroler c. Venetianische u. Südtirol.	Verwaltungsrath der K. K. priv. Südbahn-Ges.	Wien	21	—	—	2180—5700
62 Süd-Norddeutsche	Verwaltungsr. d. K. K. priv. Süd-Nordd. Verbindgsb.	Wien	11	—	—	—
63 Taunus-Bahn	Verwaltungsrath der Taunus-Eisenbahn-Gesellschaft	Frankfurt a. M.	6	—	—*	—
64 Theiß-Bahn	Verwaltungsrath der K. K. priv. Theiß-E.-G.	Wien	15	—	—	—
65 Tilsit-Insterburger	Verwaltungsrath der Tilsit-Insterburger E.-G.	Tilsit	15*	—	—	—
66 a. Thüringische b. Werra-E.	Direktion der Thüringischen E.-G.	Erfurt	3	4	400—1700	—
67 a. Warschau-Wiener b Warschau-Bromberger	Direktion der Warschau-Wiener und Warschau-Bromberger Eisenbahn	Warschau	—	3	3000—5000	4794

	I. Staatsbahnen.	3 Kontrolirende Behörde.		4 Zahl der Mitglieder a. wirkliche.	b. stellvertretende.	5 Oberster ausführender Beamte (bei Privatbahnen). Amtstitel.	Gehalt.
1	Badische	Großherzogl. Badisches Handels-Ministerium		—	—	—	—
2	Bayerische (u. gepcht. Zwgb.)	Königl. Ministerium des Handels und der öffentl. Arbeiten		—	—	—	—
3	Braunschweigische	Herzogl. Braunschweig-Lüneburgisches Staats-Ministerium		—	—	—	—
4	Hannoversche	Königl. Ministerium des Innern		—	—	—	—
5	Main-Neckar	Großherzogl. Hessisches Ministerium der Finanzen, Großherzogl. Badisches Handels-Ministerium und Senat der freien Stadt Frankfurt		—	—	—	—
6	Main-Weser	Die Finanz-Ministerien von Kurhessen und dem Großherzogthum Hessen und der Senat der freien Stadt Frankfurt		—	—	—	—
7	Nassauische	Herzogl. Nassauische Landes-Regierung		—	—	—	—
8	Preuß. a. Niederschles.-Märk.	Königl. Preuß. Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten		—	—	—	—
	" b. Schles.-Gebirgsb.						
9	" Ostbahn						
10	" Saarbrücker (u. Trier)						
11	" Westfälische						
12	Sächsische östliche	Königl. Sächsisches Finanz-Ministerium, Abtheilung für öffentliche Arbeiten und Verkehrsmittel		—	—	—	—
13	Sächsische westliche						
14	Württembergische	Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten		—	—	—	—
	II. Privatbahnen						
	a) unter Staatsverwaltg.						
15	Aach.-Düss. a. Aach.-Düssel.	Königl. Preuß. Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten	Gesellschafts-Deputation	5	5	—	—
	Ruhrorter b. Ruhrort-Crf.		Gesellschafts-Deputation	5	5	—	—
16	Bergisch-Märkische		Gesellschafts-Deputation	12	12	—	—
17	a. Löbau-Zittauer	Königl. Sächs. Finanz-Ministerium, Abtheilung für öffentliche Arbeiten rc.	Gesellschafts-Ausschuß	9	—	—	—
	b Zittau-Reichenberger		Gesellschafts-Ausschuß	9	—	—	—
18	a. Oberschlesische	Königl. Preuß. Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten	Verwaltungsrath d. Oberschlesischen E.-G.	15	6	—	—
	b. Breslau-Posen-Glogauer						
19	Stargard-Posener		Verwaltgr. d. Starg.-Pos.	5	—	—	—
20	Rhein-Nahe-E.		Verwaltungs-Ausschuß	7	—	—	—
21	Wilhelms-Bahn		Verwaltungsrath	6	3	—	—
	b) in Privatverwaltung.						
22	Aachen-Mastrichter	Kontrol-Kommission		10*	—	Spezial-Direktor	1600
23	Alberts-Bahn	Gesellschafts-Ausschuß		12	—	Ober-Inspektor	800
24	Altona-Kieler	Ausschuß		25	—	—*	—
25	Aussig-Teplitzer	Revisions-Ausschuß		3	—	Administrativer Direktor Technischer Betriebschef	2000 1850
26	Bayerische Ostbahnen	Ausschuß der General-Versammlung		18	—	Betriebs-Direktor	3429
27	Berlin-Anhaltische	Verwaltungsrath		13	—	Ober-Ingen. u. Betr.-Direkt.	2500
28	a. Berlin-Hamburger	Ausschuß		30	—	—*	—
	b Hamburg-Bergedorfer	Ausschuß		20	—	Sub-Direktor	1620
29	Berlin-Potsdam-Magdebgr.	Gesellschafts-Ausschuß		28	6	Betriebs-Direktor (zugleich Mitglied des Direktorii)	2700
30	Berlin-Stettiner a. Stammbahn b. Hinterpommer. c. Vorpommersche	Verwaltungsrath		15	—	Ober-Ingen. u. Betr.-Direkt.	3500
31	Böhmische Westbahn	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung		3	3	General-Sekretär General-Inspektor	3000 3000
32	Breslau-Schweidnitz-Freib.	Ausschuß		9	7	Betriebs-Direktor Spezial-Direktor	2400* 1300
33	Brünn-Rossitzer	Ausschuß		6	—	Betriebs-Direktor	2667

II. Privatbahnen. (Forts.)	3 Kontrolirende Behörde.	4 Zahl der Mitglieder a. wirkliche.	4 Zahl der Mitglieder b. stellvertretende.	5 Oberster ausführender Beamte (bei Privatbahnen). Amtstitel.	5 Gehalt. Thlr.
34 Buschtěhrader a. Kralup-Kladno b. Prag-Wejhybka c. Pferde-Bahn	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	3	—	Betriebs-Direktor	2400
35 Frankfurt-Hanauer	Revisions-Ausschuß	5	—	Direktor	1600
36 Galizische Carl-Ludwig-B.	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	3	3	(General-Inspektor / General-Sekretär	8300 / 10360
37 Glückstadt-Elmshorner	Ausschuß	11	—	Ausführender Direktor	in Kol. 2c
38 Graz-Köflacher	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	2	—	Sekretär	1500
39 Hessische Ludwigs-E.	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	5	—	Vier Oberbeamte*	—
40 Homburger	Revisions-Kommission der General-Versammlung	3	—	Betriebs-Direktor	1143
41 Kaiser Ferdinands Nordb.	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	3	—	(General-Inspektor / General-Sekretär	7666 / 7666
42 Kaiserin Elisabeth a. Lokom.-Bahn b. Pferde-Bahn	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	3	—	Bau- u. Betriebs-Direktor	8100
43 Kirchheimer	Ein von der Gen.-Vers. zu ernennender Rechnungs-Revident	—	—	Betriebs-Vorstand	286
44 Köln-Mindener (u. Gießener)	Administrationsrath	18	—	Spezial-Direktor	1800
45 Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	Verwaltungsrath	12	—	—	—
46 Leipzig-Dresdener	Gesellschafts-Ausschuß	30	—	Bevollmächt. u. Betr.-Dir.	1700*
47 Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	Ausschuß	7	—	Technischer Betr.-Inspektor	630
48 Lübeck-Büchener (u. Hambrg.)	Ausschuß	15	—	—	—
49 Lüttich-Maastrichter	Kommissarien der Gesellschaft	5	—	Direktor	1866
50 Magdb.-Cöthen-Halle-Leipz.	Gesellschafts-Ausschuß	24	12	Betriebs-Direktor	1700
51 a. Magdeburg-Halberstädter	Ausschuß	21	6	Ober-Ingen. u. Baurath	3000
b. Magdeb.-Wittenbergesche				Ober-Ingen. u. Betr.-Dir.	1400
c. Cöthen-Wegelebener				—	—
52 Mecklenburgische	Ausschuß	12	—	—*	—
53 Mohacs-Fünfkirchener		—	—	Betriebs-Direktor	—
54 Neisse-Brieger	Ausschuß	5	5	—*	—
55 Niederländische Rhein-E.	Kommissarien der Gesellschaft	21	—	Ingenieur	3429
56 Niederschlesische Zweigbahn	Verwaltungsrath	9	3	Ober-Ingen. u. Betr.-Dir.	1200
57 a. Oesterreich. nördliche b. Oesterreich. südöstliche c. Wien-Neu-Szönyer	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	3	—	General-Direktor	16000
58 Oppeln-Tarnowitzer	Aufsichtsrath	9	2	Ober-Ingenieur, Spezial- u. Betriebs-Direktor	2500
59 a. Pfälzische Ludwigsbahn b. Pfälzische Maximiliansb. c. Neustadt-Dürkheimer	Verwaltungs-Ausschuß der General-Versammlung	6	—	Direktor	4572
60 Rheinische	Administrationsrath	24	9	Spezial-Direktor (zugleich Mitglied der Direktion)	3000
61 a Südbahn, Oesterreichische b Nordtiroler c. Venetianische u. Südtirol.	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	3	—	General-Direktor	19200
62 Süd-Norddeutsche	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	4	—	Direktor	3333
63 Taunus-Bahn	Rechnungs-Prüfungs-Ausschuß	5	—	Betriebs-Direktor	2729
64 Theiß-Bahn	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	3	—	Direktor	7000
65 Tilsit-Insterburger	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	3	—	Betriebs-Direktor	1200
66 a. Thüringische	Verwaltungsrath	12*	—	Ober-Ingen. u. Betr.-Dir.	2300
b. Werra-E	Verwaltungsrath	12	—	Ob.-Ingen. u. Betr.-Insp.	1500
67 a. Warschau-Wiener	Verwaltungsrath	9	—	Ober-Ingenieur	1500
b. Warschau-Bromberger	Verwaltungsrath	9	—		

	I. Staatsbahnen.	6	7
			Die Bahn führt
		von	über
1	Badische	Mannheim	Heidelberg (Zweigb. nach Mosbach), Bruchsal, Durlach (Zweigb. über Pforzheim nach Mühlacker), Carlsruhe (Zweigb. nach Maxau), Oos (Zweigb. nach Baden), Appenweier (Zweigb. nach Kehl), Offenburg, Dinglingen (Zweigb. nach Lahr), Freiburg, Basel (Zweigb. nach Schopfheim), Waldshut und Schaffhausen
2	Bayerische (u. gepcht. Zwgb.)	Lindau (am Bodensee)	Kempten (Flügelb. über Memmingen nach Neu-Ulm), Landsberg, Augsburg, Nördlingen, (Zweigb. nach der Württembergischen Gr.), Gunzenhausen, Nettendorf, (Flügelb. über Ansbach nach Würzburg), Nürnberg (Flügelb. von Fürth über Neustadt nach Nettendorf), Erlangen, Bamberg, Lichtenfels (Zweigb. nach der Gr. bei Oberedorf), Hochstadt (Zweigb. nach Stockheim), Neumarkt (Zweigb. nach Bayreuth)
		Bamberg	Schweinfurt, Würzburg, Lohr und Aschaffenburg
		Ulm	Augsburg, Passing (Zweigb. über Starnberg nach Tutzing), München, Holzkirchen, (Zweigb. nach Miesbach), Rosenheim (Zweigb. nach der Tiroler Gr. bei Kufstein) und Traunstein
3	Braunschweigische	d. Braunschw.-Hann. Gr.	Braunschweig, Wolfenbüttel, (Flügelb. über Börßum nach Harzburg u. von Börßum über Kreiensen, Stadtoldendorf und Holzminden nach der Preuß. Grenze), Jerxheim (Zweigb. nach Helmstedt)
4	Hannoversche	Hannover	Lehrte Lehrte, Celle, Uelzen und Lüneburg (Zweigb. nach Hohnstorf) Wunstorf, Verden, Bremen, Burg-Lesum (Zweigb. nach Vegesack) Wunstorf, Minden, Löhne, Osnabrück und Rheine Nordstemmen (Zweigb. über Hildesheim nach Lehrte), Kreiensen und Göttingen
5	Main-Neckar	Frankfurt a. M.	Darmstadt, Heppenheim, Ladenburg und Friedrichsfeld
6	Main-Weser	Kassel	Guntershausen, Treysa, Marburg, Gießen und Friedberg
7	Nassauische	Wiesbaden	Biebrich, Eltville, Rüdesheim, Oberlahnstein, Ems, Nassau, Diez, Limburg u. Weilburg
8	Preuß. a. Niederschles.-Märk.	Berlin	Fürstenwalde, Frankfurt a. O., Guben, Sorau, Hanodorf, Kohlfurt (Zweigbahn nach Görlitz), Bunzlau, Haynau, Liegnitz und Neumarkt
	" b. Schles. Gebirgsb.	Kohlfurt	Lauban (Zweigb. nach Görlitz) und Greiffenberg
9	" Ostbahn	Frankfurt a. O.	Landsberg, Kreuz, Bromberg (Zweigb. über Thorn nach Ottloczyn), Dirschau (Zweigbahn nach Danzig), Königsberg, Insterburg und Gumbinnen
10	" Saarbrücker (u. Trier)	der Bayer. Gr. bei Berbach St. Johann-Saarbrücken	Neunkirchen, Friedrichsthal und St. Johann-Saarbrücken Saarlouis, Merzig, Saarburg und Conz (Zweigb. nach der Grenze bei Wasserbillig)
11	" Westfälische	der Kurh. Gr. bei Hanedo	Warburg, Altenbeken (Zweigbahn nach der Braunschweigischen Grenze bei Horter), Paderborn, Lippstadt, Soest, Hamm und Münster
12	Sächsische östliche	Altstadt Dresden	Pirna, Königstein und Krippen (Schandau)
		Neustadt Dresden	Radeberg, Bischofswerda, Bautzen, Löbau und Reichenbach
		Tharandt	Klingenberg und Colmnitz
13	Sächsische westliche	Leipzig	Altenburg, Gößnitz, Crimmitschau, Werdau (Zweigb. nach Zwickau), Reichenbach, Herlasgrün (Zweigbahn nach Eger) und Plauen
		Riesa	Döbeln, Waldheim, Chemnitz, Glauchau (Zweigb. nach Gößnitz), Zwickau, Niederschlema (Zweigb. nach Neustädtel resp. Schneeberg) und Aue
14	Württembergische	Bruchsal (in Baden)	Mühlacker, Bietigheim (Zweigb. nach Hall), Stuttgart, Cannstatt (Zweigb. nach Aalen und vermittelst da nach Nördlingen einer- und Heidenheim andererseits), Eßlingen, Plochingen, (Zweigb. nach Epach), Ulm und Biberach
	II. Privatbahnen		
	a) unter Staatsverwaltg.		
15	Aach.-Düss. Ruhrorter	a. Aach.-Düsseld.	Aachen — Erkelenz, Rheydt, Gladbach und Neuß
		b. Ruhrort-Crf.	Ruhrort — Uerdingen, Crefeld und Viersen
16	Bergisch-Märkische	Düsseldorf	Vohwinkel, Elberfeld, Hagen, Dortmund und Unna
		Hagen und Herdecke	Lethmathe (Zweigb. nach Iserlohn), Altena und Altenhunden
		Dortmund und Witten	Langendreer, Steele und Essen
		Vohwinkel	über Langenberg nach Steele (Zweigbahn nach Dahlhausen)
17	a. Löbau-Zittauer	Löbau	Herrnhut und Oberoderwitz
	b. Zittau-Reichenberger	Zittau	Grottau und Kratzau
18	a. Oberschlesische	Breslau	Brieg, Oppeln, Gleiwitz, Kattowitz und Myslowitz
	b. Breslau-Posen-Glogauer	Breslau	Rawicz und Lissa (Zweigbahn über Fraustadt nach Glogau)
19	Stargard-Posener	Stargard	Arnswalde, Woldenberg, Kreuz, Bromke und Samter
20	Rhein-Nahe-E.	Bingerbrück	Kreuznach, Staudernheim, Kirn, Oberstein, Birkenfeld und St. Wendel
21	Wilhelms-Bahn	Cosel	Nendza (Zweigb. nach Nicolai), Ratibor (Zweigb. nach Leobschütz) und Annaberg
	b) in Privatverwaltung.		
22	Aachen-Mastrichter	Aachen	Valkenburg, Maastricht, Hasselt und St. Trond
23	Alberts-Bahn	Dresden	Potschappel (3 Zweigbahnen nach Kohlenbergwerken)
24	Altona-Kieler	Altona	Elmshorn und Neumünster (Zweigbahn über Nortorf nach Rendsburg)
25	Aussig-Teplitzer	Aussig	Karbitz und Mariaschein (Zweigbahn nach Kohlengruben)
26	Bayerische Ostbahnen	München	Landshut, Geiselhering (Zweigbahn nach der Landesgr. bei Passau), Regensburg, Schwandorf (Zweigb. nach der Landesgr. bei Furth a. W.), Amberg und Sulzbach
		Irrenlohe (Schwandorf)	Weiden (Zweigb. nach Bayreuth)
27	Berlin-Anhaltische	Berlin	Luckenwalde, Jüterbogk (Zweigbahn nach Roßlau), Wittenberg (Zweigbahn über Dessau nach Cöthen), Bitterfeld (Zweigbahn nach Leipzig und Dessau)
28	a. Berlin-Hamburger	Berlin	Wittenberge, Hagenow, Büchen (Zweigb. nach Lauenburg)
	b. Hamburg-Bergedorfer	Hamburg	
29	Berlin-Potsdam-Magdebg.	Berlin	Potsdam, Brandenburg, Genthin und Burg
30	Berlin-Stettiner a. Stammbahn	Berlin	Bernau, Neustadt-Eberswalde, Angermünde, Stettin und Damm
	b. Hinterpommer	Stargard	Freienwalde, Wangerin, Labes, Schivelbein u. Belgard (Zweigbahn über Cörlin nach Colberg)
	c. Vorpommersche	Angermünde	Prenzlau, Pasewalk (Zwgb. nach Stettin), Anclam, Züssow (Zwgb. nach Wolgast) u. Greifswald
31	Böhmische Westbahn	Prag	Beraun, Rokitzan, Chrast (Zweigb. nach Radnitz), Pilsen, Nürschan und Taus
32	Breslau-Schweidnitz-Freib.	Breslau	Canth, Königszelt und Freiburg
		Liegnitz	Jauer, Striegau, Schweidnitz und Reichenbach
33	Brünn-Rossitzer	Brünn	Ober-Gerspitz und Tetschitz

8	9	
nach	In die Bahn münden (innerhalb ihrer Endpunkte):	
Constanz	bei Friedrichsfeld u. Heidelberg die Main-Neckar-Bahn, bei Bruchsal resp. Mühlacker die Königl. Württembergische Staats-E., bei Waldshut (Mitte der Rheinbrücke) und bei Schaffhausen die Schweizerische Nordostbahn	1
Hof resp. bis zur Sächs. Gr.	bei Augsburg die Maximiliansb., bei Nürnberg die Bayerischen Ostbahnen und die Nürnberg-Fürther E., bei Bamberg die Ludwigs-Westbahn	2
d. Bayer.-Hess. Gr. b. Kahl	bei Würzburg die Flügelb. nach Gunzenhausen und Nürnberg	
Salzburg	bei Neu-Ulm die Illerbahn (Neu-Ulm-Kempten), bei Augsburg die Ludwigs-Südnordb., bei München die Bayerischen Ostb.	
Oschersleben		3
Braunschweig Harburg Geestemünde Emden Kassel	bei Minden die Köln-Mindener E., bei Rheine die Westfälische E. u. bei Kreiensen die Braunschweigische Südbahn	4
Heidelberg	bei Frankfurt a. M. u. Darmstadt die Hessische Ludwigsbahn, bei Frankfurt die Offenbach-Frankfurter und die Hafenbahn, bei Friedrichsfeld die Großherzogl. Badische Staats-E.	5
Frankfurt a. M.	bei Guntershausen die Kurfürst Friedrich Wilhelms Nordbahn, bei Gießen die Köln-Gießener E.	6
Wetzlar	bei Oberlahnstein die nach Koblenz führende Zweigbahn der Rheinischen E.	7
Breslau	bei Frankfurt a. O. die Preuß. Ostbahn, bei Hanedorf die Niederschlesische Zweigbahn, bei Kohlfurt und Görlitz die Schlesische Gebirgsbahn, bei Liegnitz die Breslau-Schweidnitz-Freiburger (Königszelt-Liegnitzer) E.	8a
Reibnitz (Warmbrunn)		- b
d. Russ. Gr. b. Eydtkuhnen	bei Kreuz die Stargard-Posener-E., bei Königsberg die Ostpreußische Südbahn u. bei Insterburg die Tilsit-Insterburger E.	9
der Franz. Grenze bei Forbach Trier	bei Neunkirchen die Rhein-Nahe-E.	10
Rheine	bei Soest und Hamm die Bergisch-Märkische, bei Hamm die Köln-Mindener E.	11
Bodenbach Görlitz Freiberg	bei Löbau die Löbau-Zittauer E.	12
Hof		13
Schwarzenberg	bei Wüstenbrand die Chemnitz-Würschnitzer E.	
Friedrichshafen	bei Mühlacker die Großherzogl. Badische Staats-E., bei Ulm die Königl. Bayerische Staats-E. und bei Unterboihingen die Kirchheimer E.	14
Düsseldorf	bei Richterich (unweit Aachen) die Aachen-Mastrichter E., bei Gladbach die Ruhrort-Crefelder u. bei Neuß die Rheinische E.	15a
Gladbach	bei Crefeld die Köln-Crefelder (Rheinische) E.	- b
Soest Siegen Duisburg u. Oberhausen	bei Dortmund die Köln-Mindener E.	16
Zittau		17a
Reichenberg i. B.		- b
Oswiecim Posen	bei Brieg die Reisse-Brieger E., bei Oppeln und Tarnowitz die Oppeln-Tarnowitzer E., bei Cosel und Emanuelssegen die Wilhelmsbahn, bei Kattowitz die Warschau-Wiener E.	18a
Posen		- b
Posen Neunkirchen	bei Kreuz die Königl. Preuß. Ostbahn	19
d. Preuß. Gr. bei Oderberg		20
Landen Tharandt	bei Richterich die Aachen-Düsseldorfer E., in Mastricht die Lüttich-Mastrichter u. Niederländische Staats-E., in Münsterbilsen die Lüttich-Limburger und in Hasselt die Große Belgische Centralbahn	21
Kiel	bei Elmshorn die Glückstadt-Elmshorner E.	24
Teplitz		25
Nürnberg Mitterteich (bis Eger im Bau)		26
Halle	bei Roßlau die Herzogl. Anhaltische Leopoldsbahn (im Betriebe der Berlin-Anhaltischen E.-G.)	27
Bergedorf (bis Hamburg geplt.)	bei Wittenberge die Magdeburg-Wittenbergesche E., bei Hagenow die Mecklenburgische u. bei Büchen die Lübeck-Büchener E.	28a
Bergedorf		- b
Magdeburg		29
Stargard	bei Angermünde und Stettin die Vorpommersche Linie	30a
Gestin		- b
Stralsund		- c
Furth am Walde	bei Nürschan die Wilischner und Pankrazer Kohlenb., bei Staab die Mantauer Kohlenb.	31
Waldenburg resp. Hermsdorf Frankenstein		32
Segen Gottes u. Zbeschau	bei Ober-Gerspitz die k. k. Kaiser Ferdinands Nordbahn	33

	II. Privatbahnen. (Forts.)	6	7
			Die Bahn führt
		von	über
34	Buschtêhrader a. Kralup-Kladno	Kralup	Brandeisl
	Buschtêhrader b. Prag-Weihybka	Prag	Rössel
	Buschtêhrader c. Pferde-Bahn	Weihybka	Rinholec
35	Frankfurt-Hanauer	Frankfurt a. M.	Mainkur, Hanau und Groß-Auheim
36	Galizische Carl-Ludwig-B.	Krakau	Bierzanow (Zweigbahn nach Wieliczka), Podlece (Zweigb. nach Niepolomice), Bochnia, Tarnow, Rzeszow, Jaroslau und Przemysl
37	Glückstadt-Elmshorner	Elmshorn	Glückstadt
38	Graz-Köflacher	Graz	Voitsberg
39	Hessische Ludwigs-E.	Bingen	Ingelheim, Mainz, Oppenheim und Worms
	Hessische Ludwigs-E.	Mainz	Gustavsburg, Darmstadt und Dieburg
	Hessische Ludwigs-E.	Mainz (Bischofsheim)	Rüsselsheim, Raunheim und Kelsterbach
40	Homburger	Homburg	
41	Kaiser Ferdinands Nordb.	Wien	Floridsdorf (Zweigb. nach Stockerau), Gänserndorf (Zweigb. nach Marchegg), Lundenburg (Zweigb. nach Brünn), Prerau (Zweigb. nach Olmütz), Schönbrunn (Zweigbahn nach Troppau), Ostrau (Zweigb. nach Witkowitz), Oderberg (Zweigb. nach Annaberg), Dziedzitz (Zweigb. nach Bielitz), Trzebinia (Zweigbahn nach Myslowitz), Szczakowa (Zweigbahn nach Granica)
42	Kaiserin Elisabeth a. Lokom.-Bahn	Wien	St. Polten, Linz, Wels (Zweigbahn nach der Bayerischen Grenze bei Passau), Lambach (Zweigbahn nach Gmunden), Vöcklabruck und Frankenmarkt
	Kaiserin Elisabeth b. Pferde-Bahn	Linz (Urfahr)	St. Magdalena, Oberndorf, Lest, Kerschbaum, Angern und Holkau
43	Kirchheimer	Kirchheim u. T.	Oethlingen
44	a. Köln-Mindener	Deutz (Köln)	Düsseldorf, Duisburg, Oberhausen (Zweigbahn nach Ruhrort und über Wesel nach Emmerich), Dortmund, Hamm und Bielefeld
	b. Köln-Gießener	Deutz (Köln)	Siegburg, Betzdorf (Zweigbahn nach Siegen), Dillenburg und Wetzlar
45	Kurf Friedr Wilh. Nordb	Gerstungen	Bebra, Guntershausen, Kassel, Hümme (Zweigbahn nach Carlshafen)
46	Leipzig-Dresdener	Leipzig	Riesa, Röderau und Coswig (Zweigbahn nach Meißen)
47	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	Nürnberg	Muggenhof
48	a. Lübeck-Büchener	Lübeck	Ratzeburg und Mölln
	b. Lübeck-Hamburger	Lübeck	Oldesloe und Wandsbeck
49	Lüttich-Mastrichter	Lüttich	Visé und Eysden
50	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz	Magdeburg	Schönebeck (Zweigbahn nach Staßfurt und Lödderburg), Cöthen und Halle
51	a. Magdeburg-Halberstädter	Magdeburg	Langenweddingen, Hadmersleben, Oschersleben, Halberstadt und Quedlinburg
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	Magdeburg	Wolmirstedt, Mahlwinkel, Tangerhütte (Zweigb. nach Köthen), Stendal, Osterburg und Seehausen
	c. Cöthen-Wegelebener	Cöthen	Biendorf (Zweigbahn nach den Kohlengruben Preußlitz, Könnigk und Gerlebogk), Bernburg, Güsten (Zweigbahn nach Staßfurt), Aschersleben und Frose
52	Mecklenburgische	Hagenow	Schwerin, Kleinen (Zweigbahn nach Wismar), Bützow (Zweigbahn nach Güstrow)
53	Mohacs-Fünfkirchener	d. Kohlengr. bei Fünfkirchen	Uszög und Villany
54	Neisse-Brieger	Brieg	Grottkau
55	Niederländische Rhein-E.	Amsterdam u. Rotterdam	Utrecht und Arnheim
56	Niederschlesische Zweigbahn	Glogau	Klopschen, Sprottau und Sagan
57	a. Oesterreichische nördliche	Brünn und Olmütz	Böhm.-Trübau, Pardubitz, Prag, Aussig und Bodenbach
	b. Oesterreich. südöstliche	Marchegg	Preßburg, Pesth, Czegled, Szegedin, Temesvar u. Jassenova (Flügelb. nach Oravitza)
	c. Wien-Neu-Szönyer	Wien	Bruck a. L. und Raab
58	Oppeln-Tarnowitzer	Oppeln	Malapane, Klein-Stanisch, Zawadzki und Tworog
59	a. Pfälzische Ludwigsbahn	d. Bayer. Gr. bei Bexbach	Homburg (Zweigb. nach Zweibrücken), Kaiserslautern, Neustadt, Schifferstadt (Zweigbahn über Speyer nach Germersheim), Ludwigshafen und Frankenthal
	b. Pfälzische Maximiliansb.	Neustadt	Edenkoben, Landau und Winden (Zweigb. nach Maximiliansau)
	c. Neustadt-Dürkheimer	Neustadt	Deidesheim
60	Rheinische	Köln	Düren (Zweigb. über Euskirchen nach Mechernich) und Aachen Neuß, Crefeld, Geldern und Cleve Bonn, Ahrweiler, Koblenz (Zweigb. nach Oberlahnstein)
61	a. Südbahn, Oesterreichische	Wien	Medling (Zweigb. nach Larenburg), Wiener-Neustadt (Zweigb. nach Oedenburg), Bruck a. M., Graz, Marburg (Flügelbahn über Klagenfurt nach Villach), Cilli, Steinbrück, (Flügelbahn über Agram nach Sissek), Laibach und Nabresina
	a. Südbahn, Oesterreichische	Pragerhof	Kanizsa und Stuhlweissenburg
	b. Nordtiroler	Innsbruck	Hall, Schwaz, Brixlegg und Wörgl
	c. Venetianische u. Südtirol.	Nabresina	Udine, Mestre (Zwgb. nach Venedig), Padua, Vicenza, Verona (Zwgb. nach Mantua)
	c. Venetianische u. Südtirol.	Verona	Roveredo und Trient
62	Süd-Norddeutsche	Pardubitz	Königgrätz, Josefstadt (Zweigb. nach Schwadowitz), Falgendorf und Turnau
63	Taunus-Bahn	Frankfurt a. M.	Höchst (Zweigb. nach Soden), Hochheim und Castel (Mainz gegenüber)
64	Theiß-Bahn	Czegled	Szelnet (Flügelb. nach Arad), Pilispél-Ladany (Flügelbahn nach Großwardein), Debreczin, Nyiregyhaza, Tokay und Miskolcz
65	Tilsit-Insterburger	Tilsit	Szillen und Grunheide
66	a. Thüringische	Halle	Merseburg, Corbetha (Zweigb. nach Leipzig), Weißenfels (Zweigb. nach Gera), Naumburg, Apolda, Weimar, Erfurt, Gotha und Eisenach
	b. Werra-E.	Eisenach	Salzungen, Meiningen, Hildburghausen und Eisfeld
67	a. Warschau-Wiener	Warschau	Skierniewice (Zweigb. nach Lowicz), Relizin, Petrikau, Radomsk u. Zakkewice (Zwgb. nach Granica)
	b. Warschau-Bromberger	Lowicz	Kutno, Ostrów und Wloclawek

8	9	
nach	In die Bahn münden (innerhalb ihrer Endpunkte):	
Kladno		34a
Wejhybka		- b
Lana (Pine)		- c
d. Kurh.-Bayer. Gr. b. Kahl (gew. bis Aschaffenburg)		35
Lemberg		36
Itzehoe		37
Köflach	bei Oberdorf mehrere Kohlenzweigbahnen	38
der Hess.-Bayer. Grenze Aschaffenburg Frankfurt a. M.	bei Darmstadt die Main-Neckar-E.	39
Frankfurt a. M.		40
Krakau	bei Oderberg (Preuß. Grenze bei Annaberg) die Pr. Wilhelmsb., bei Oswiecim die Oberschlesische E.	41
d. Bayer. Gr. bei Salzburg	bei Linz die Pferdebahn nach Budweis	42a
Budweis		- b
Unterboihingen		43
Minden	bei Düsseldorf, Duisburg, Oberhausen und Dortmund die Bergisch-Märkische, bei Hamm die Westfälische, bei Löhne die Hannoversche Westbahn	44
Gießen	bei Wetzlar die Nassauische Staatsbahn	
der Kurh. Gr. bei Haueda	bei Guntershausen die Main-Weser-Bahn, bei Kassel die Hannoversche Südbahn	45
Dresden	bei Riesa die Sächs. westliche (Niedererzgebirgisch.) Staatsbahn, bei Röderau die Berlin-Anhaltische E., bei Pristewitz die Zweigb. nach Großenhain	46
Fürth	bei Fürther Kreuzung (Muggenhof) die Königl. Bayerische Staatsbahn	47
Büchen Hamburg		48
Mastricht	bei Lüttich die Nord-Belgische E.	49
Leipzig	bei Cöthen die Berlin-Anhaltische u. Cöthen-Wegelebener E., bei Halle die Berlin-Anhalt. u. Thüringische E.	50
Thale	bei Oschersleben die Herzogl. Braunschweigsche Staats-E.	51a
Wittenberge		- b
Wegeleben		- c
Rostock		52
Mohacs		53
Neisse		54
d. Preuß. Gr. bei Emmerich	bei Utrecht die Niederländische Central-E., bei Arnheim die Niederländische Staats-E., bei Zevenaar die Rheinische E.	55
Hausdorf		56
der Böhmisch-Sächs. Gr.	bei Pardubitz die Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn, bei Kralup die Buschtéhrader und Turnau-Kralup-Prager E., bei Aussig die Aussig-Teplitzer E.	57a
Bazias	bei Czegled die Theiß-E.	- b
Neu-Szöny		- c
Tarnowitz		58
d. Bayer.-Hess. Gr. bei Worms	bei Neustadt die Pfälzische Maximilians- und die Neustadt-Dürkheimer E.	59a
Weißenburg		- b
Dürkheim		- c
Herbesthal und Eupen Nymwegen u. Zevenaar Bingerbrück	bei Aachen die Aachen-Mastrichter, bei Aachen und Neuß die Aachen-Düsseldorfer E. bei Crefeld die Ruhrort-Crefelder E.	60
Triest	bei Graz die Graz-Köflacher E., bei Nabresina die Venetianische Linie	61a
Ofen und Neu-Szöny		
d. Bayer. Gr. bei Kufstein		- b
Peschiera Botzen		- c
Reichenberg i. B.	bei Turnau die Turnau-Kralup-Prager E.	62
Biebrich und Wiesbaden	bei der Haltestelle Biebricher Curve die Nassauische Staats-E.	63
Raschau		64
Insterburg		65
Gerstungen	bei Erfurt die Zweigb. nach Ilversgehofen, bei Gröttstedt die Pferdebahn nach Waltershausen, bei Eisenach die Werrabahn	66a
Coburg und Sonneberg		- b
d. Preuß. Gr. b. Sosnowice		67a
d. Preuß. Gr. bei Otloczyn		- b

	I. Staatsbahnen.	10 Länge der Bahn Meilen (à 2000 Ruthen = 7532 Meter).	10 Länge der Bahn Kilometer.	11 a. Davon sind verpachtet Meilen.	11 b. Außerdem sind gepachtet Meilen.	12 Also Betriebslänge Meilen.	12 Also Betriebslänge Kilometer.	12 Mittlerer Jahresdurchschnitt Meilen	12 Mittlerer Jahresdurchschnitt Kilometer.	13 In den Tarifen wird die Bahnlänge angenommen auf Meilen.	14 Von der Bahnlänge (Kol. 10) sind doppelgeleisig Meilen.	14 Kilometer.
1	Badische	74,91	564,22	—	—	74,91	564,22	74,52	561,33	76,2	36,40	274,16
2	Bayerische (u. gepcht. Zwgb.)	173,12	1303,94	5,25	28,69	196,49	1479,96	185,22	1400,34	196,49	18,04	135,88
3	Braunschweigische	33,19	249,98	—	—	33,19	249,98	28,38	213,75	33,8	11,09	83,53
4	Hannoversche	109,67	826,03	—	10,27	119,94	903,39	—	—	—	47,34	356,56
5	Main-Neckar	11,62	87,52	—	—	11,62	87,52	—	—	11,82	10,25	77,20
6	Main-Weser	26,59	200,28	—	—	26,59	200,28	—	—	27,0	26,59	200,28
7	Nassauische	25,08	188,88	—	—	25,08	188,88	—	—	25,14	—	—
8	Preuß. a. Niederschles.-Märk.	51,62	388,801	—	—	51,62	388,801	—	—	51,8	51,31	386,47
	" b. Schles. Gebirgsb.	11,74	88,43	—	—	11,74	88,43	3,31	24,92	11,8	—	—
9	" Ostbahn	109,33	823,47	—	—	109,33	823,47	—	—	108,93	18,25	137,42
10	" Saarbrücker (u. Trier)	18,614	140,20	—	0,64	19,254	145,02	—	—	19,25	4,36	32,84
11	" Westfälische	33,88*	255,18	0,61	—	33,27	250,59	32,766	246,793	33,62	—	—
12	Sächsische östliche	24,26	182,72	—	1,46	25,72	193,72	—	—	26,39	22,32	168,12
13	Sächsische westliche	58,92	443,78	—	3,16	62,08	467,59	50,84	382,93	62,23 resp. 62,83*	39,03	293,9
14	Württembergische	74,47	560,88	0,10	0,49	74,86	563,84	73,68	554,94	74,86	19,36	145,85
	II. Privatbahnen											
	a) unter Staatsverwaltg.											
15	Aach.-Düss. Ruhrorter a. Aach.-Düssel	11,43	86,036	—	—	11,43	86,036	—	—	11,4	0,63	4,75
	Ruhrorter b. Ruhrort-Crf.	5,601	42,189	—	—	5,601	42,189	—	—	5,6	—	—
16	Bergisch-Märkische	48,15	362,67	—	—	48,15	362,67	—	—	48,90*	13,09	98,69
17	a. Löbau-Zittauer	4,51	33,97	—	—	4,51	33,97	—	—	4,5	0,04	0,30
	b. Zittau-Reichenberger	3,55	26,74	—	—	3,55	26,74	—	—	3,58	—	—
18	a. Oberschlesische	36,06	271,60	2,0	—	34,06*	256,54	—	—	33,2 resp. 34,06*	26,06	196,24
	b. Breslau-Posen-Glogauer	27,84	209,69	—	—	27,84	209,69	—	—	27,9	—	—
19	Stargard-Posener	22,63	170,45	—	—	22,63	170,45	—	—	22,7	—	—
20	Rhein-Nahe-E.	16,09	120,662	—	—	16,02	120,662	—	—	16,17	—	—
21	Wilhelms-Bahn	21,39	161,03	—	2,08	23,46	176,70	—	—	23,46	—	—
	b) in Privatverwaltung.											
22	Aachen-Mastrichter	8,63	65,37	—	3,72	12,40	93,40	—	—	12,4	0,75	5,65
23	Alberts-Bahn a. Hauptb.	1,91	13,63	—	—	5,11	38,49	—	—	2,0	0,29	2,19
	Alberts-Bahn b. Zweigb.	3,20	24,86	—	—					3,2	—	—
24	Altona-Kieler	18,70	140,85	—	—	18,70	140,85	—	—	18,6	8,64	65,07
25	Aussig-Teplitzer a. Hauptb.	2,42	18,227	—	—	3,52	26,51	—	—	3,0	—	—
	Aussig-Teplitzer b. Zweigb.	1,10	8,285	—	—							
26	Bayerische Ostbahnen	79,7	600,30	1,1	—	78,6	592,07	—	—	78,6	1,2	9,04
27	Berlin-Anhaltische	47,40	357,02	—	1,74	49,14	370,12	—	—	48,5	15,17	114,26
28	a. Berlin-Hamburger	37,63	283,43	—	2,09	39,72	299,17	—	—	40,0	34,48	259,70
	b. Hamburg-Bergedorfer	2,09	15,742	2,09	—	—	—	—	—	—	1,93	13,534
29	Berlin-Potsdam-Magdebg.	19,54	147,17	—	—	19,54	147,17	—	—	20	18,91	142,43
30	Berlin-Stettiner a. Stammbahn	22,43	168,94	—	—	22,49*	169,39	—	—	22,49	10,72	80,72
	Berlin-Stettiner b. Hinterpommer.	22,63	171,96	—	—	22,80*	171,73	—	—	22,8	—	—
	Berlin-Stettiner c. Vorpommersche	30,43	229,20	—	—	30,43*	229,50	—	—	30,47	—	—
31	Böhmische Westbahn	25,77	194,1	—	0,89	26,66	200,80	—	—	27,19	—	—
32	Breslau-Schweidnitz-Freib.	22,895	172,445	—	—	22,895	172,445	—	—	22,9	—	—
33	Brünn-Rossitzer	3,75	28,245	—	—	3,75	28,245	—	—	3,0*	—	—

15		
Der Betrieb ist eröffnet		
a. streckenweise zuerst am	**b.** auf der ganzen Bahn am	
12. September 1840 .	15. November 1865 . .	1
1. Juni 1838 . . .	1. Juli 1865 . . .	2
1. Dezember 1838* .	10. Oktober 1865 . .	3
19. Mai 1844 . . .	15. März 1864 . . .	4
22. Juni 1846 . . .	1. August 1846 . . .	5
19. Dezember 1849 . .	15. Mai 1852 . . .	6
11. August 1856* . .	10. Januar 1863 . .	7
23. Oktober 1842 . .	15. Oktober 1846 . .	8a
. . . . .	20. September 1865 .	- b
27. Juli 1851* . . .	4. Dezember 1862 . .	9
15. September 1850* .	29. August 1861 . . .	10
4. Oktober 1850* . .	10. Oktober 1865 . .	11
1. August 1848* . .	11. August 1862 . . .	12
19. September 1842* .	1. November 1865 . .	13
22. Oktober 1845* . .	1. November 1864* .	14
12. August 1852 . . .	17. Januar 1853 . .	15a
5. Oktober 1849 . .	15. Oktober 1851 . .	- b
20. Dezember 1838* .	31. März 1864 . . .	16
. . . . .	10. Juni 1848 . . .	17a
. . . . .	1. Dezember 1859 . .	- b
22. Mai 1842 . . .	16. März 1863 . . .	18a
29. Oktober 1856 . .	18. Mai 1858 . . .	- b
10. August 1847 . . .	10. August 1848 . . .	19
15. Juli 1858 . . .	26. Mai 1860 . . .	20
1. Januar 1846* . .	20. Dezember 1858 . .	21
27. Januar 1853 . .	1. Oktober 1856 . .	22
. . . . .	28. Juni 1855 . . .	23a
. . . . .	1. April 1857 . . .	- b
. . . . .	18. September 1844 resp. 18. September 1845* .	24
. . . . .	20. Mai 1858* . . .	25
3. November 1858 . .	15. August 1864* . .	26
1. September 1840* .	3. August 1859 . . . (Leopoldsb. 1. Novbr. 1863)	27
15. Oktober 1846 . .	15. Dezember 1846 . .	28a
. . . . .	17. Mai 1842 . . .	- b
22. September 1838 .	7. August 1846* . .	29
1. August 1842 . . .	1. Mai 1846 . . .	30a
. . . . .	1. Juni 1859 . . .	- b
16. März 1863 . . .	1. November 1863 . .	- c
15. Oktober 1861 . .	2. April 1863 . . .	31
29. Oktober 1843 . .	1. November 1858 . .	32
2. Januar 1856 . .	10. August 1862 . . .	33

	II. Privatbahnen. (Forts.)	10 Länge der Bahn Meilen (à 2000 Ruthen = 7532 Meter).	10 Länge der Bahn Kilometer.	11 a. Davon sind verpachtet Meilen.	11 b. Außerdem sind gepachtet Meilen	12 Also Betriebslänge Meilen.	12 Also Betriebslänge Kilometer.	12 Mittlerer Jahresdurchschnitt Meilen	12 Mittlerer Jahresdurchschnitt Kilometer.	13 In den Tarifen wird die Bahnlänge angenommen auf Meilen	14 Von der Bahnlänge (Kol. 10) sind doppelgeleisig Meilen.	14 Von der Bahnlänge (Kol. 10) sind doppelgeleisig Kilometer
34	Buschtêhrader a. Kralup-Kladno	3,73	28,09	—	0,41*	4,14	31,18	—	—	3,5	—	—
	b. Prag-Wejhybka	3,26	24,55	—	—	3,26	24,55	—	—	3,3	—	—
	c. Pferde-Bahn	4,20	31,64	—	—	4,20	31,64	—	—	4,2	—	—
35	Frankfurt-Hanauer	3,29	24 78	—	2,17	5,46	41,126	—	—	5,55	—	—
36	Galizische Carl-Ludwig-B.	46,81	352,54	—	—	46,81	352,54	—	—	47,5	—	—
37	Glückstadt-Elmshorner	4,50	33,89	—	—	4,50	33,89	—	—	4,5	—	—
38	Graz-Köflacher	5,31	40,0	—	—	5,31	40,0	—	—	5,5	—	—
39	Hessische Ludwigs-E.	24,34*	183,72	—	—	24,39	183,72	—	—	25,97	5,23	39,40
40	Homburger	2 41	18,15	—	—	2,41	18,15	—	—	2,5	—	—
41	Kaiser Ferdinands Nordb.	80,77	608,36	0,43	—	80,34	605,13	—	—	82,5	23,0	173,24
42	Kaiserin Elisabeth a. Lokom.-Bahn	57,47	432,86	0,75	0,21	56,93	428,80	—	—	56,93	5,09	38,34
	b. Pferde-Bahn	17,37	130,83	—	—	17,37	130,83	—	—	17,37	—	—
43	Kirchheimer	0,865	6,516	—	—	0,865	6,516	—	—	0,9	—	—
44	Köln-Mindener (u. Gießener)	71,007	534,824	2,107	—	68,90	518,954	—	—	68,9	39,997	301,257
45	Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	19,20	144,61	—	0,61	19,81	149,21	—	—	20,25	1,81	13,93
46	Leipzig-Dresdener	16,53	124,50	—	—	16,53	124,50	—	—	16,5	15,33	115,46
47	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	0,8	6,03	—	—	0,8	6,03	—	—	0,8	—	—
48	Lübeck-Büchener (u. Hambrg.)	14,6	109,97	—	—	14,6	109,97	9,77	73,59	14,6	—	—
49	Lüttich-Mastrichter	3,86	29,07	—	—	3,86	29,07	—	—	3,98	3,86	29,07
50	Magdb.-Cöthen-Halle-Leipz.	17,92	134,92	—	1,54	19,36	145,82	—	—	19,5	15,77	118,78
51	a. Magdeburg-Halberstädter	11,69	88,05	—	—	11,69	88,05	—	—	11,75	5,05	38,04
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	14,3*	107,71	—	—	14,3	107,71	—	—	14,3*	0,10	0,753
	c. Cöthen-Wegelebener	11,15	83,98	—	—	11,15	83,98	5,52	41,58	10,1 resp. 11,3*	—	—
52	Mecklenburgische	19,27	145,14	—	—	19,27	145,14	—	—	19,3	—	—
53	Mohacs-Fünfkirchener	8,08	60,86	—	—	8,08	60,86	—	—	8,0	—	—
54	Neisse-Brieger	5,93	43,91	—	0,35	6,18	46,55	—	—	6,2	—	—
55	Niederländische Rhein-E.	21,70	163,44	—	1,54	23,24	175,04	—	—	24,5	12,78	96,27
56	Niederschlesische Zweigbahn	9,5	71,55	—	—	9,5	71,55	—	—	9,5	—	—
57	a. Oesterreich. nördliche	63,81	480,62	1,50	—	62,31	469,32	—	—	62,44	10,60	79,84
	b. Oesterreich. südöstliche	92,15	694,07	—	—	92,15	694,07	—	—	92,15	0,55	4,14
	c. Wien-Neu-Szönyer	20,93	157,64	—	—	20,93	157,64	—	—	21,23	—	—
58	Oppeln-Tarnowitzer	10,12	76,22	—	—	10,12	76,22	—	—	10,5	—	—
59	a. Pfälzische Ludwigsbahn	21,05	158,60	—	—	21,05	158,60	—	—	21,4	16,70	125,78
	b. Pfälzische Maximiliansb.	8,36	62,96	—	—	8,36	62,96	—	—	8,5	—	—
	c. Neustadt-Dürkheimer	2,065	15,55	—	—	2,065	15,55	0,837	6,30	2,10	—	—
60	Rheinische	58,71	442,20	—	2,52	61,23	461,18	57,44	432,64	61,23	23,37	176,02
61	a Südbahn, Oesterreichische	175,05	1318,47	—	—	175,05	1318,47	—	—	178,0	61,20	461,25
	b Nordtiroler	10,04	75,62	0,29	—	9,75	73,44	—	—	10,0	—	—
	c. Venetianische u. Südtirol.	69,59	524,19	—	—	69,59	524,19	—	—	69,59	9,88	74,46
62	Süd-Norddeutsche	26,18	197,19	—	—	26,18	197,19	—	—	27,0	—	—
63	Taunus-Bahn	6,72	50,62	—	—	6,72	50,62	—	—	6,72*	3,73	28,09
64	Theiß-Bahn	77,31	582,30	—	—	77,31	582,30	—	—	79,06	0,56	4,21
65	Tilsit-Insterburger	7,16	53,93	—	—	7,16	53,93	3,984	29,234	7,1	—	—
66	a. Thüringische	37,26	280,64	—	—	37,26	280,64	—	—	37,5	22,10	166,48
	b. Werra-E	19,92	150,04	—	2,72	22,64	170,52	—	—	22,75	—	—
67	a. Warschau-Wiener	46,4	349,48	—	—	46,4	349,48	—	—	46,4	—	—
	b. Warschau-Bromberger	18,7	140,84	—	—	18,7	140,84	—	—	18,7	—	—

15		
Der Betrieb ist eröffnet		
a. streckenweise zuerst am	**b.** auf der ganzen Bahn am	
5. November 1855. .	30. Juli 1856 . . .	34a
im Jahre 1833 . .	1. November 1863. .	- b
	im Jahre 1836 . . .	- c
10. September 1848 .	22. Juni 1854 . . .	35
20. Februar 1856 . .	5. November 1861 . .	36
19. Juli 1845 . . .	15. Oktober 1857 . .	37
. . . . .	3. April 1860 . . .	38
23. März 1853* . .	3. Januar 1863 . .	39
. . . . .	10. September 1860 .	40
6. Januar 1838 . .	1. Januar 1858 . .	41
15. Dezember 1858. .	1. September 1861 .	42a
. . . . .	1. Mai 1836 . . .	- b
. . . . .	21. September 1864 .	43
20. Dezember 1845. .	12. Januar 1862* . .	44
10. April 1848 . . .	25. September 1849 .	45
24. April 1837 . . .	7. April 1839 . . . Zweigb. 1. Dezember 1860	46
. . . . .	7. Dezember 1835. .	47
16. Oktober 1851* . .	1. August 1865. . .	48
. . . . .	24. November 1861 .	49
19. Juni 1839 . . .	Hauptb. 18. August 1840 Zweigb. 12. Mai 1857	50
15. Juli 1843 . . .	2. Juli 1862* . . .	51a
7. Juli 1849 . . .	25. Oktober 1851 . .	- b
1. September 1846* .	10. Oktober 1865 . .	- c
1. Mai 1847 . . .	13. Mai 1850 . . .	52
1. Dezember 1854. .	1. Dezember 1858. .	53
25. Juli 1847 . . .	26. November 1848. .	54
28. Dezember 1843* .	15. Februar 1856 . .	55
. . . . .	1. November 1846. .	56
24. August 1845. . .	8. April 1851 . . .	57a
16. Juli 1846 . . .	20. Juli 1858 . . .	- b
13. September 1846 .	11. August 1856. . .	- c
16. Februar 1857 . .	24. Januar 1858 . .	58
im Jahre 1847 . . .	14. März 1864* . .	59a
18. Juli 1855 . . .	Hauptb. 26. Novemb. 1855 Zweigb. 14. März 1864	- b
. . . . .	6. Mai 1865 . . .	- c
2. August 1839. . .	10. August 1865. . .	60
im Jahre 1840 . . .	2. Juni 1864 . . .	61a
. . . . .	25. November 1858 .	- b
13. Dezember 1842. .	3. Oktober 1860 . .	- c
4. November 1857. .	1. Mai 1859 . . .	62
26. September 1839 .	Hauptb. 3. August 1840 Zweigb. 22. Mai 1847	63
23. November 1857. .	14. August 1860. . .	64
. . . . .	16. Juni 1865 . . .	65
6. Juni 1846 . . .	19. März 1859 . . .	66a
2. November 1858. .	20. Januar 1859 . .	- b
im Juni 1845 . . .	im April 1848 . . .	67a
1. Dezember 1861. .	4. Dezember 1862. .	- b

Abſchnitt B.

Bahnbeſchreibung und Anlage-Kapital.

I. Allgemeine Beſchreibung der Bahn.

Die betreffenden Nachrichten ſind in der Statiſtik pro 1863 Kol. 16—75 enthalten.

II. Anlage-Kapital.

		76	77	78	79					
					II. Anlage=					
					Verwendet sind für:					
					Bahnkörper					
	I. Staatsbahnen.	Im Ganzen sind concessionirt.	Vorarbeiten.	Grunderwerb.	a. Erdarbeiten.	b. Böschungen und Futtermauern.	c. Einfriedigungen.	d. Wegeübergänge.	e. Kleine Brücken (bis 30 Fuß Spannweite) und Durchlässe.	f. Große Brücken und Viadukte.
		Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.
1	Badische	—	184 127	4 404 164	7 857 042	in Kol. 79a	184 710	2 768 327	in Kol. 79d	2 575 860
2	Bayerische a. Staatsb.	—	272 096	10 181 177	16 439 374	" " 79a	200 929	in Kol. 79a	2 905 985	9 913 936
	Bayerische b. gep. Zweigb.	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3	Braunschweigische	—	in Kol. 85	729 667	1 528 938	in Kol. 79a	in Kol. 79a	106 338	in Kol. 79f	591 941
4	Hannoversche	—	—*	—	—	—	—	—	—	—
5	Main-Neckar	—	292 064	992 487	842 920	in Kol. 79a	in Kol. 79a	in Kol. 79a	in Kol. 79a	995 177
6	Main-Weser	—	40 460	2 294 199	3 418 893	" " 79f	131 103	" " 79f	" " 79f	1 652 007
7	Nassauische	—	in Kol. 85	2 606 863	2 667 378	" " 79c	36 551	106 138	2 562 836	in Kol. 79c
8	Preuß. a. Niederschl.-Märk.	20 975 000*	111 000	2 504 136	3 010 235	" " 79a	84 254	434 105	in Kol. 79f	3 130 224
	" b. Schles. Gebirgsb.	—	—*	—	—	—	—	—	—	—
9	" Ostbahn	—	1 291 390	2 764 138	5 435 193	in Kol. 79a	95 309	438 353	1 522 245	7 675 238*
10	" Saarbrücker (u. Trier)	—	in Kol. 85	1 175 368	2 628 830	112 385	41 742	150 005	in Kol. 79f	1 103 750
11	" Westfälische	—	222 064*	1 186 086	2 908 206	321 302	92 029	73 731	" " 79f	2 304 387
12	Sächsische östliche	—	54 713	1 657 594	12 014 079	in Kol. 79a	in Kol. 79a	in Kol. 79a	" " 79a	in Kol. 79a
13	Sächsische westliche	—	90 542	1 978 464	26 241 007	" " 79a	" " 79a	" " 79a	" " 79a	" " 79a
14	Württembergische	—	194 437	5 531 100	7 697 328	1059209	317 278	135 168	4 626 621	" " 79c
	II. Privatbahnen									
	a) unter Staatsverwaltg.									
15	Aach.-Düss. a. Aach.-Düsseld	7 950 000	90 037	862 619	1 091 477	80 399	39 056	270 858	269 131	249 223
	Ruhrorter b. Ruhrort-Cref.	3 512 000*	41 718	384 545	108 821	7 420	10 232	37 230	35 856	15 870
16	Bergisch-Märkische	55 420 000*	in Kol. 85	3 847 237	6 223 162	in Kolonne 79a enth.	in Kol. 83	662 012	2 885 272	in Kol. 79c
17	a. Löbau-Zittauer	2 500 000	8 347	227 138	1 840 337		" " 79a	in Kol. 79a	in Kol. 79a	" " 79a
	b. Zittau-Reichenberger	3 750 000	8 552	227 350	2 708 275		" " 79a	" " 79a	" " 79a	" " 79a
18	a. Oberschlesische	21 753 100*	in Kol. 85.	728 612	1 549 457		168 605	" " 79c	" " 79f	1 450 563
	b. Breslau-Posen-Glogauer	12 250 000		587 942	732 208		844	121 575	202 073	1 493 315
19	Stargard-Posener	7 300 000		238 321	517 057	34 156	1 669	50 663	in Kol. 79f	408 075
20	Rhein-Nahe-E.	18 000 000	—	2 135 007	3 543 689	547 910	29 491	63 405	541 167	1 872 306
21	Wilhelms-Bahn	8 500 000	24 333	341 686	1 454 867	in Kol. 79a	—	102 852	in Kol. 79f	515 486
	b) in Privatverwaltung.									
22	Aachen-Mastrichter	5 550 000	—*	—	—	—	—	—	—	—
23	Albertsbahn	2 400 000	10 519	226 983	273 714	in Kol. 79e	in Kol. 79e	in Kol. 79e	568 330	in Kol. 79e
24	Altona-Kieler	3 917 500*	165 254	445 423	1 111 148*		" " 79a	" " 79a	in Kol. 79a	" " 79a
25	Aussig-Teplitzer	2 200 000	28 955	247 418	694 109		" " 79a	" " 79a	" " 79a	" " 79a
26	Bayerische Ostbahnen	34 285 714	152 318*	2 615 215	3 317 484	in Kol. 79a	21 246	164 093	1 691 408	1 114 823
27	Berlin-Anhaltische	15 500 000	334 105	1 280 221	1 685 088	90 528	36 260	189 053	in Kolonne 79f	1 471 701
28	a. Berlin-Hamburger	14 000 000*	839 749	1 152 143	1 793 956	109 781	51 880	40 340		1 422 999
	b. Hamburg-Bergedorfer	2 298 000	87 887	327 322	231 814	127 845	12 981	19 227		191 752
29	Berlin-Potsdam-Magdebrg.	14 866 400	54 350	1 896 302	826 214	163 482	—	67 832		1 716 926
30	Berlin-Stettiner a. Stammbahn	8 201 000	21 896	478 923	1 131 504	47 182	12 078	19 460	256 650	539 879
	Berlin-Stettiner b Hinterpommer.	11 500 000	34 956	206 872	1 481 633	82 514	8 161	52 664	338 722	492 753
	Berlin-Stettiner c. Vorpommersche	12 000 000	in Kol. 85	86 865	1 669 226	in Kol. 79a	25 176	90 326	355 138*	119 264
31	Böhmische Westbahn	16 000 000	1 066 666*	570 710	1 635 114	88 041	88 789	35 186	562 397	747 126
32	Breslau-Schweidnitz-Freib.	9 100 000*	in Kol. 85	900 508	1 186 915	in Kol. 79a	17 313	260 445	in Kol. 79f	437 438
33	Brünn-Rossitzer	1 761 600	—*	—	—	—	—	—	—	—

	80	81		82	83	84	85	86	87		
Kapital.											
	Verwendet sind für:										
	5. Tunnels.	Oberbau (Schienen, Schwellen, Drehscheiben u. s. w.)	Signal-Vorrichtungen a. optische.	Signal-Vorrichtungen b. electromagnetische	Bahnhöfe und Wärterhäuser.	Sonstige Anlagen: (z. B. fortificatorische, Hebevorrichtungen, schiefe Ebenen, Einrichtung der Werkstätten ꝛc.)	Betriebsmittel.	Insgemein (Verwaltungskosten, Zinsen während der Bauzeit, Coursverlust u. s. w.)	Summe des verwendeten Anlage-Kapitals.	Das Anlage-Kapital beträgt pro Meile Bahnlänge.	pro Kilometer Bahnlänge.	
	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	
	1 878 509	10 564 428	—	—	4 894 724	918 432	6 973 323	1 143 497	44 347 143	*592 006*	*78 599*	1
	952 176	21 019 126	in Kol. 82	in Kol. 82	8 147 394	147 904	9 747 215	3 389 796	83 617 108	*483 001*	*64 126*	2a
	—	—	—	—	—	—	—	—	5 548 571*	*213 571*	*28 355*	- b
	—	2 988 833	in Kol. 81b	29 426	858 907	—	1 003 074	619 176	8 456 300*	*313 080*	*41 567*	3
	—	—	—	—	—	—	8 206 359	—	55 249 557*	*460 643**	*61 158**	4
	—	1 829 600	—	—	1 417 688	—	655 779	—	7 025 715	*604 623*	*80 274*	5
	—	4 595 914	in Kol. 82	in Kol. 82	2 000 257	—	1 210 981	636 005	15 979 819	*600 971*	*79 789*	6
	1 722 345	2 591 001	" " 81b	75 685	1 425 240	269 920	1 683 046	2 427 916	18 174 919	*724 678*	*96 225*	7
	—	9 516 387	" " 82	in Kol. 82	4 021 966	335 128*	7 615 043.	2 916 196*	33 678 674	*652 435*	*86 622*	8a
	—	—	—	—	—	—	—	—	4 500 000*	*383 305*	*50 888*	- b
	—	11 431 158	in Kol. 81b	964 624	5 719 686	343 021	7 172 422	1 521 732	46 374 509	*424 170*	*56 316*	9
	705 181	2 960 324	" " 81b	84 379*	1 761 129	8 567	2 875 780	724 829	14 332 269	*769 973*	*102 226*	10
	929 905	3 513 713	" " 81b	187 012	1 424 361	168 958	1 885 453	696 035	15 913 242	*469 694*	*62 360*	11
	in Kol. 79a	in Kol. 79a	" " 79a	in Kol. 79a	1 372 980	—	2 180 824	661 511	17 941 701*	*739 559*	*98 189*	12
	" " 79a	" " 79a	" " 79a	" " 79a	3 081 950	—	5 515 769	1 271 625	38 179 357*	*647 986*	*86 032*	13
	1 813 576	9 005 507	" " 81b	12 465	5 112 150	355 384	5 050 840	1 926 157	42 837 220	*575 227*	*76 375*	14
	—	1 534 314	in Kol. 81b	46 021	899 600	36 091	1 250 583	1 154 286	7 873 695	*688 862*	*91 458*	15a
	—	731 734	11 599	16 442	491 280	627 223*	661 145	741 310	3 922 425	*700 318*	*92 979*	- b
	2 186 715	7 001 180	in Kol. 83	in Kol. 83	2 571 452	1 268 453	5 243 075	3 791 194	35 679 752	*741 013*	*98 381*	16
	—	in Kol. 79a	" " 79a	" " 79a	216 734	—	219 529	196 338	2 708 423	*600 537*	*79 730*	17a
	—	" " 79a	" " 79a	" " 79a	329 583	—	248 391	102 208	3 624 359*	*1 020 946*	*135 541*	- b
	—	5 630 364	" " 81b	115 871	1 843 220	259 643	4 990 634	1 466 043*	18 203 012*	*514 937**	*68 366*	18a
	—	2 671 040	16 009	49 708	1 631 914	187 705	1 407 035	3 052 663	12 154 029*	*436 567*	*57 961*	- b
	—	2 252 197	in Kol. 81b	79 978	645 715	115 470	1 459 736	800 569	6 603 606	*291 808*	*38 742*	19
	1 556 644	2 351 298	" " 81b	115 736*	647 131	354 221	1 399 058	985 986	16 143 049	*1 007 681*	*133 787*	20
	689 120	1 938 749	—	4 315	778 142	82 673	1 607 881	1 240 725	8 720 829*	*407 897*	*54 154*	21
	—	—	in Kol. 81b	23 568	—	11 047	734 154	—	5 530 000	*639 475*	*84 901*	22
	—	541 800	" " 79c	in Kol. 79c	135 351	—	700 379	29 054	2 486 130	*486 522*	*64 594*	23
	—	1 277 759	" " 80	5 364	1 134 380	—	740 965	368 910*	5 249 203	*280 706*	*37 268*	24
	—	579 002	2 339	2 127	248 725	45 610	456 741	50 089	2 355 115	*669 066*	*88 830*	25
	51 999	5 560 248	—	61 725	2 237 911	—	3 989 480	3 879 193*	24 857 143*	*405 499*	*53 836*	26
	—	5 439 710	65 272	26 879	1 480 034	455 453	1 610 020	1 335 676	15 500 000	*327 004*	*43 415*	27
	—	3 816 286	in Kol. 81b	108 457	1 907 123	—	1 581 084	1 140 030	13 963 828	*371 082*	*49 267*	28a
	—	414 052	—	—	616 246	—	—	268 874	2 298 000	*1 099 522*	*145 979*	- b
	—	3 860 162	27 402	33 997	1 482 819	111 226	2 690 199	2 441 525	15 372 436	*786 716*	*104 454*	29
	8 300	2 981 534	8 799	28 692	1 372 238	123 704	1 446 093	723 873	9 200 801*	*410 201*	*54 462*	30a
	—	2 459 502	15 644	36 783	1 234 921	85 772	1 329 972	1 431 177	9 292 046	*407 010*	*54 036*	- b
	—	3 175 890	in Kol. 81b	247 406*	1 326 971	446 313	1 559 532	942 011	10 044 118	*330 073*	*43 823*	- c
	—	3 179 288	9 808	5 640	1 629 732	294 064	1 540 773	4 546 666	16 000 000*	*620 877*	*82 431*	31
	—	2 127 568	in Kol. 81b	91 799	1 052 565	529 314	2 050 242	643 714	9 297 821	*406 107*	*53 918*	32
	—	—	—	—	—	—	—	—	1 788 037	*476 809*	*63 304*	33

	II. Privatbahnen. (Forts.)	76	77	78	79					
					II. Anlage=					
			Verwendet sind für:							
		Im Ganzen sind concessionirt.	Vorarbeiten.	Grunderwerb.	Bahnkörper a. Erdarbeiten.	b. Böschungen und Futtermauern.	c. Einfriedigungen.	d. Wege-Uebergänge.	e. Kleine Brücken (bis 30 Fuß Spannweite) und Durchlässe.	f. Große Brücken und Viadukte.
		Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.
34	Busch-tehrader a. Kralup-Kladno	1 848 000	44 824	101 916	354 980	in Kolonne 79a	in Kol. 79a	in Kol. 79a	in Kol. 79a	—
	b. Prag-Weihybka		—	69 117	78 268		in Kol. 79a	" " 79a	" " 79a	—
	c. Pferde-Bahn									
35	Frankfurt-Hanauer	2 571 429	12 483	577 759*	140 569		16 953*	" " 79c	25 946	90 617
36	Galizische Carl-Ludwig-B.	24 000 000	338 883	1 081 848	9 683 873		in Kol. 79a	" " 79a	in Kol. 79a	in Kol. 79a
37	Glückstadt-Elmshorner	1 071 750	9 444	212 254	196 432	in Kol. 80	" " 80	" " 80	" " 80	—
38	Graz-Köflacher	2 933 333*	—	115 935	254 811	28 147	5 311	20 066	48 968	77 022
39	Hessische Ludwigs-E.	13 165 744	203 447	1 835 596	1 394 335	295 007	61 214	39 640	300 263	1 696 672
40	Homburger	1 600 000	28 571	290 313	438 948	in Kol. 79a	in Kol. 79a	in Kol. 79a	in Kol. 79a	in Kol. 79a
41	Kaiser Ferdinands Nordb.	54 351 984	176 089	2 540 491	10 323 958	" " 79a	" " 79a	" " 79a	" " 79a	" " 79a
42	Kaiserin Elisabeth a. Lokom.-Bahn	—*	851 059*	2 811 608	12 841 565	262 004	" " 79a	" " 79a	832 543	6 258 644
	b. Pferde-Bahn		—*	—	—	—	—	—	—	—
43	Kirchheimer	200 000	1 500	41 200	24 600	500	4 200	1 000	3 400	—
44	Köln-Mindener (u. Gießener)	62 274 500	1 401 443	4 569 817	7 310 253	in Kolonne 79a	144 713	379 230	in Kol. 79f	8 207 238
45	Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	11 600 000	205 648	912 162	4 430 757		in Kol. 79a	in Kol. 79a	in Kol. 79a	in Kol. 79a
46	Leipzig-Dresdener	9 000 000	in Kol. 85*	in Kol. 79a	6 397 970*					" " 79a
47	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth.)	124 000	—	19 901	15 908					—
48	Lübeck-Büchener (u. Hambrg.)	6 158 000	40 044	509 889	1 209 960	133 962	27 044	53 065	427 900	—
49	Lüttich-Mastrichter	2 933 333	in Kol. 79a*	in Kol. 79a	2 111 910*	in Kol. 79a	in Kol. 79a	in Kol. 79a	in Kol. 79a	in Kol. 79a
50	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	9 200 000	" " 80	" " 80	in Kol. 80	" " 80	" " 80	" " 80	" " 80	" " 80
51	a. Magdeburg-Halberstädter	6 600 000*	—	444 914	340 113	9 641	2 467	63 929	132 536	" " 79a
	b. Magdebg.-Wittenbergesche	6 500 000	91 858*	375 446	474 709	in Kol. 79a	43 305	in Kol. 79c	in Kol. 79f	1 855 560
	c. Cöthen-Wegelebener	—*	—	—	—	—	—	—	—	—
52	Mecklenburgische	6 298 000	37 722	415 224	1 269 896	47 860	12 504	14 968	406 113	155 603
53	Mohacs-Fünfkirchener	4 535 382*	207 605	147 035	950 849	6 944	23 296	5 324	355 310	82 428
54	Neisse-Brieger	1 200 000	7 181	122 559	201 862	in Kol. 79a	in Kol. 82	27 297	50 783	—
55	Niederländische Rhein-E.	18 857 143	in Kol. 79a	2 149 425*	8 029 661	" " 79a	" " 79a	in Kol. 79a	in Kol. 79a	in Kol. 79a
56	Niederschlesische Zweigbahn	2 500 000	9 166	148 255	198 646	66	639	8 192	106 548	205 978
57	a. Oesterreichische nördliche	106 666 666	—*	—	—	—	—	—	—	—
	b. Oesterreich. südöstliche		—*	—	—	—	—	—	—	—
	c. Wien-Neu-Szönyer		—*	—	—	—	—	—	—	—
58	Oppeln-Tarnowitzer	2 500 000	64 634	117 853	159 339	20 479	31	26 130	49 004	110 541
59	a. Pfälzische Ludwigsbahn	11 295 543	130 575	1 287 983	1 538 875	in Kol. 79a	3 350	37 266	466 032	in Kol. 79e
	b. Pfälzische Maximiliansb.	3 371 428	67 322	526 524	396 654	—	1 534	34 500	170 612	" " 79e
	c. Neustadt-Dürkheimer	828 571*	11 112	274 590	124 851	—	704	2 355	35 268	—
60	Rheinische	47 577 200	1 469 683	6 445 545	4 391 481	in Kol. 79a	159 738	375 034	712 811	3 521 306
61	a. Südbahn, Oesterreichische	100 000 000*	—*	—	—	—	—	—	—	—
	b. Nordtiroler									
	c. Venetianische u. Südtirol.									
62	Süd-Norddeutsche	14 000 000	126 779*	735 132	2 520 995	349 841	17 367	105 217	in Kol. 79f	2 418 375
63	Taunus-Bahn	2 342 857	5 495	374 687	1 310 272 / 81 546*	in Kol. 79a	in Kol. 79a	in Kol. 79a	" " 79a	in Kol. 79a
64	Theiß-Bahn	37 800 000	6 210 845*	547 537	2 034 563	15	" " 79d	260 070	" " 79f	949 175
65	Tilsit-Insterburger	3 089 000*	—*	—	—	—	—	—	—	—
66	a. Thüringische	20 900 000	60 400	2 267 699	3 220 076	266 834	11 029	667 467	410 914	2 219 251
	b. Werra-E.	8 256 900	39 107	705 617	1 853 305	71 505	4 254	368 930	250 890	241 346
67	a. Warschau-Wiener	11 200 000*	10 130	37 794	294 773	in Kol. 79a	7 910	9 475	187 653	—
	b. Warschau-Bromberger	5 886 000	27 703	74 913	840 625	" " 79a	12 957	101 000	501 000	in Kol. 79e

	80	81		82	83	84	85	86	87		
Kapital.											
	Verwendet sind für:										
		Signal-Vorrichtungen							Das Anlage-Kapital beträgt		
	Oberbau (Schienen, Schwellen, Drehscheiben u. s. w.)	a. optische.	b. electro-magnetische	Bahnhöfe und Wärterhäuser.	Sonstige Anlagen: (z. B. fortificatorische, Hebevorrichtungen, schiefe Ebenen, Einrichtung der Werkstätten ꝛc.)	Betriebs-mittel.	Insgemein (Verwaltungskosten, Zinsen während der Bauzeit, Coursverlust u. s. w.)	Summe des verwendeten Anlage-Kapitals.	pro Meile Bahnlänge.	pro Kilometer	
5. Tunnels.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	
—	515 143	in Kol. 82	in Kol. 82	151 935	21 227	299 333	51 829	1 541 187	*413 187*	*54 860*	34a
—	242 097	" " 82	" " 82	64 612	2 146	122 829	10 583	448 974	*137 722*	*18 285*	- b
								140 678	*33 495*	*4 447*	- c
—	491 183	6 705	" " 81a	217 175	75 907	439 068*	142 865	2 237 290	*680 027*	*90 285*	35
—	6 914 216	in Kol. 82	" " 82	3 284 413	300 075	4 540 840	966 263	27 110 411	*579 159*	*76 900*	36
—	235 757	" " 80	" " 80	176 506	18 770	89 460	107 067	1 045 690	*232 376*	*30 852*	37
53 326	599 006	1 989	3 333	214 876	22 794	181 470	264 604	1 891 658	*356 244*	*47 291*	38
—	2 512 932	in Kol. 81b	31 997	1 661 317	777 900	1 988 572	632 609	13 431 501	*550 697*	*73 108*	39
—	320 958	—	5 678	150 263	45 696	149 385	161 617	1 591 429	*660 344*	*87 672*	40
in Kol. 79a	16 477 435	in Kol. 80	in Kol. 80	7 971 087	—	12 149 875	3 316 619	52 955 554	*655 634*	*87 046*	41
500 500	9 763 346	15 542	117 928	7 226 992	—	5 447 272	5 697 159	52 626 162	*915 715*	*121 578*	42a
—	—	—	—	—	—	—	—	3 005 933*	*173 053*	*22 976*	- b
—	61 100	in Kol. 79c	in Kol. 79c	40 400	—	33 200	10 300	221 400*	*221 400**	*33 978*	43
1 269 821	10 714 145	" " 81b	183 067	4 966 875	1 450 593	11 704 417	10 842 513	63 144 125*	*889 266**	*118 065**	44
in Kol. 79a	2 282 169	" " 82	in Kol. 82	791 639	—	992 841	1 777 948	11 393 164	*593 394*	*78 783*	45
" " 79a	in Kol. 79a	" " 79a	" " 79a	1 072 090	in Kol. 82	1 426 063	360 113	9 256 236	*559 966*	*74 347*	46
—	30 492	—	—	11 836	—	45 863	—	124 000	*124 000**	*20 564*	47
—	1 211 722	44 800	in Kol. 81a	836 946	189 166	624 730	602 753	5 911 981	*404 930*	*53 761*	48
—	in Kol. 79a	in Kol. 79a	2 179	in Kol. 79a	in Kol. 79a	218 402	in Kol. 79a	2 332 491	*604 272*	*80 240*	49
—	5 161 563	" " 80	26 891	1 277 372	37 904	2 455 682	—	8 959 412	*502 774*	*66 752*	50
—	1 321 273	" " 81b	42 761	654 481	37 116	1 473 278	244 647	4 767 156	*407 798*	*54 142*	51a
—	1 390 679	" " 81b	39 649*	396 867	138 651	628 162	829 950	6 264 836	*438 100*	*58 164*	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—*	—*	—	- c
—	1 425 466	in Kol. 81b	96 732	574 803	—	725 193*	1 115 916	6 298 000	*326 829*	*43 393*	52
—	1 407 789	3 822	7 946	341 806	6 928	545 794	442 506	4 535 382	*561 310*	*74 522*	53
—	326 839	1 492	7 113	89 909	27 873	214 405	122 687	1 200 000	*205 761*	*27 320*	54
—	2 778 757	in Kol. 79a	in Kol. 79a	in Kol. 79a	in Kol. 79a	2 588 481	504 099	16 050 423	*739 651*	*98 201*	55
—	765 398	8 870	5 071	244 743	—	442 025	353 536	2 497 133	*262 856*	*34 900*	56
—	—	—	—	—	—	7 460 397	—	39 609 536	*620 900*	*82 435*	57a
—	—	—	—	—	—	9 763 733	—	39 558 080	*429 279*	*56 994*	- b
—	—	—	—	—	—	1 985 807	—	9 946 033	*475 204*	*63 091*	- c
—	1 060 881	20 215*	14 734	164 369	33 442	419 896	232 118	2 493 666	*246 409*	*32 715*	58
397 648	1 748 050	in Kol. 81b	20 743	950 910	103 476	2 228 136	2 220 496	11 133 540	*528 909*	*70 199*	59a
—	761 884	—	7 251	276 426	116 598	652 810	387 273	3 399 388	*406 625*	*53 986*	- b
—	133 057	—	1 895	54 244	385	54 350	173 457	866 268	*419 500*	*55 695*	- c
2 073 655	8 654 234	in Kol. 81b	350 959	3 487 189	1 852 186	5 233 450	3 636 455	42 363 726*	*721 576**	*95 802**	60
—	—	—	—	—	—	—	—	—*	—*	—	61
608 387	3 270 260	11 659	20 733	1 003 911	194 521	1 776 380	839 113	13 998 670	*534 709*	*70 990*	62
—	in Kol. 79a	—	7 368	441 478	172 258	657 196	101 418	3 151 718*	*469 005*	*62 265*	63
—	9 980 438	40 038	57 541	2 922 722	—	4 083 481	1 012 633	28 099 058	*363 460*	*48 255*	64
—	—	—	—	—	—	—	—	2 889 000*	*403 492*	*53 570*	65
198 946	4 974 057	7 243	79 665	1 534 186	142 013	2 400 089	2 440 131	20 900 000	*560 923*	*74 472*	66a
157 526	2 021 312	3 072	30 025	756 240	—	807 718	946 053	8 256 900	*414 503*	*55 032*	- b
—	2 879 131	in Kol. 81b	15 444	633 952	2 310	2 113 586	335 231	6 527 389	*140 676*	*18 677*	67a
—	1 836 000	" " 81b	47 893	781 940	—	1 103 750	621 469	5 949 250*	*318 147*	*42 239*	- b

	I. Staatsbahnen.	88 (Forts.) II. Anlage-Kapital. Von dem Gesammt-Anlage-Kapitale (Kol. 76) bestehen a. in Stamm-Actien. Thlr.	b. in Prioritäts-Stamm-Actien. Thlr.	c. in Prioritäts-Obligationen. Thlr.	89 Von dem Actien-Kapitale sind vom Staate garantirt Thlr.	mit Pct.	90 Außer dem in Kol. 86 aufgeführten Anlage-Kapitale sind zur Erweiterung und Verbesserung der Bahn-Anlagen und zur Vermehrung der Betriebsmittel aus den Betriebs-Ueberschüssen verwendet: a. in den früheren Jahren bis Ende 1864. Thlr.	b. im Betriebs-Jahre 1865. Thlr.
1	Badische	—	—	—	—	—	—	—
2	Bayerische (u. gepcht. Zwgb.)	—	—	—	—	—	—	—
3	Braunschweigische	—	—	—	—	—	2 740 672	511 734
4	Hannoversche	—	—	—	—	—	1 090 604	137 513
5	Main-Neckar	—	—	—	—	—	671 245	82 850
6	Main-Weser	—	—	—	—	—	868 362	130 800
7	Nassauische	—	—	—	—	—	—	—
8	Preuß. a. Niederschles.-Märk.	10 000 000	4 175 000*	6 800 000	10 000 000	4	4 419 613*	536 535*
	" b. Schles. Gebirgsb.	—	—	—	—	—	—	—
9	" Ostbahn	—	—	—	—	—	—	—
10	" Saarbrücker (u. Trier)	—	—	—	—	—	—	—
11	" Westfälische	—	—	—	—	—	794 339	163 660
12	Sächsische östliche	—	—	—	—	—	97 647	137 885
13	" westliche	—	—	—	—	—	18 970	505 078
14	Württembergische	—	—	—	—	—	1 681 087	104 152
	II. Privatbahnen							
	a) unter Staatsverwaltg.							
15	Aach.-Düss. / Ruhrorter { a. Aach.-Düssel.	4 000 000	—	3 950 000	4 000 000	3½	272 267	—
	{ b. Ruhrort-Crf.	1 500 000	—	2 012 000	1 500 000	3½	97 571	—
16	Bergisch-Märkische	20 000 000	—	35 420 000	18 000 000*	3½	283 154	—
17	a. Löbau-Zittauer	2 000 000	—	500 000	—	—	56 003	29 494
	b. Zittau-Reichenberger	3 750 000	—	—	3 750 000	4	—	—
18	a. Oberschlesische	12 606 200	—	9 146 900	2 400 000	3½	—	—
	b. Breslau-Posen-Glogauer	—	—	12 250 000	—	—	—	—
19	Stargard-Posener	5 000 000	—	2 300 000	5 000 000	3½	—	—
20	Rhein-Nahe-E.	9 000 000	—	9 000 000	8 250 000*	4½	—	—
21	Wilhelms-Bahn	2 400 000	2 966 750	3 133 250	—	—	199 992	—
	b) in Privatverwaltung.							
22	Aachen-Mastrichter	2 750 000	—	2 800 000	—	—	—	—
23	Albertsbahn	900 000	—	1 500 000	—	—	140 337*	—
24	Altona-Kieler	3 075 000*	—	220 000	—	—	597 266*	34 671*
25	Aussig-Teplitzer	1 400 000	—	800 000	—	—	—	—
26	Bayerische Ostbahnen	34 285 714	—	—	34 285 714	4½	—	—
27	Berlin-Anhaltische	8 500 000	—	7 000 000	—	—	322 939	41 777
28	a. Berlin-Hamburger	8 000 000	—	6 000 000	—	—	2 511 596*	284 920*
	b. Hamburg-Bergedorfer	1 548 000	—	750 000	—	—	—	—
29	Berlin-Potsdam-Magdebrg.	5 000 000	—	9 866 400	—	—	30 422	—
30	Berlin-Stettiner { a. Stammbahn	7 401 000	—	800 000	—	—	972 507	—
	{ b. Hinterpommer.	—	—	11 500 000	11 500 000	3½*	—	—
	{ c. Vorpommersche	—	—	12 000 000	12 000 000	4½	—	—
31	Böhmische Westbahn	8 000 000	—	8 000 000	16 000 000	5,4	—	—
32	Breslau-Schweidnitz-Freib.	5 100 000	—	4 000 000	—	—	—	—
33	Brünn-Rossitzer	89 600	1 372 000	300 000	—	—	—	—

(Forts.) II. Anlage-Kapital.

II. Privatbahnen. (Forts.)	88	89	90	
	Von dem Gesammt-Anlage-Kapitale (Kol. 76) bestehen		Von dem Actien-Kapitale sind vom Staate garantirt	Außer dem in Kol. 86 aufgeführten Anlage-Kapitale sind zur Erweiterung und Verbesserung der Bahn-Anlagen und zur Vermehrung der Betriebsmittel aus den Betriebs-Ueberschüssen verwendet:
	a. in Stamm-Actien. Thlr.	b. in Prioritäts-Stamm-Actien. Thlr.	c. in Prioritäts-Obligationen. Thlr.	Thlr.	mit Proc.	a. in den früheren Jahren bis Ende 1864. Thlr.	b. im Betriebs-Jahre 1865 Thlr.
34 Buschtêhrader a. Kralup-Kladno b. Prag-Weihybka c. Pferde-Bahn	1 848 000	—	—	—	—	—	—
35 Frankfurt-Hanauer	1 714 285	—	857 144	—	—	—	—
36 Galizische Carl-Ludwig-B.	14 000 000	—	10 000 000*	14 000 000	5,1	—	—
37 Glückstadt-Elmshorner	450 000	408 000	213 750	—	—	10 367	—
38 Graz-Köflacher	2 133 333*	—	800 000	—	—	—	—
39 Hessische Ludwigs-E.	8 000 000	—	5 165 744	—	—	—	—
40 Homburger	914 286	—	685 714	—	—	4 231	1 878
41 Kaiser Ferdinands Nordb.	39 116 984	—	15 235 000*	—	—	—	—
42 Kaiserin Elisabeth a. Lokom.-Bahn b. Pferde-Bahn	21 000 000	—	33 268 167	—*	5,1	—	—
43 Kirchheimer	200 000	—	—	—	—	—	—
44 Köln-Mindener (u. Gießener).	13 000 000	—	49 274 500	13 000 000	3½	2 061 679	359 613
45 Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	8 000 000	—	3 600 000	—	—	236 757	32 661
46 Leipzig-Dresdener	5 000 000	—	4 000 000*	—	—	1 509 926	103 510
47 Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth).	101 143	—	—*	—	—	126 726	20 550*
48 Lübeck-Büchener (u. Hambg.)	6 158 000	—	—	—	—	150 851	41 235
49 Lüttich-Mastrichter	1 333 333	—	1 600 000	—	—	—	—
50 Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	3 500 000	—	5 700 000	—	—	471 054	—
51 a. Magdeburg-Halberstädter	3 400 000	—	3 200 000	—	—	—	—
b. Magdebg.-Wittenbergesche	4 500 000	—	2 000 000	—	—	—	—
c. Cöthen-Wegelebener	—*	—	—	—	—	—	—
52 Mecklenburgische	4 350 000	—	1 948 000*	—	—	228 302	33 281
53 Mohacs-Fünfkirchener	—*	—	—	—	—	—	—
54 Neisse-Brieger	1 100 000	—	100 000	—	—	245 801	42 855
55 Niederländische Rhein-E.	13 714 286	—	5 142 857	5 142 857*	4¼	—	—
56 Niederschlesische Zweigbahn	1 412 200	87 800	1 000 000	—	—	3 812	—
57 a. Oesterreichische nördliche b. Oesterreich. südöstliche c. Wien-Neu-Szönyer	53 333 333	—	53 333 333	53 900 000	5,1	—	—
58 Oppeln-Tarnowitzer	2 500 000	—	—	—	—	—	—
59 a. Pfälzische Ludwigsbahn	6 662 286	—	4 633 257	6 662 286	4	166 359	—
b. Pfälzische Maximiliansb.	3 371 428	—	—	3 371 428	4¼	—	—
c. Neustadt-Dürkheimer	828 571	—	—	828 571	4	—	—
60 Rheinische	23 110 000*	990 000	23 477 200*	5 500 000*	3½, 4, 4½	700 258	—
61 a. Südbahn, Oesterreichische b. Nordtiroler c. Venetianische u. Südtirol.	100 000 000	—	126 479 778*	—*	5,1	—	—
62 Süd-Norddeutsche	10 500 000	—	3 500 000*	12 600 000	5,1	—	—
63 Taunus-Bahn	1 714 286	—	628 571*	—	—	—*	—
64 Theiß-Bahn	16 800 000	—	21 000 000*	37 800 000	5,1	—	—
65 Tilsit-Insterburger	1 533 400	1 555 600	—	—	—	—	—
66 a. Thüringische	9 000 000	—	11 900 000	—	—	432 641*	153 861
b. Werra-E.	5 006 900	—	3 250 000	8 000 000*	4*	—	—
67 a. Warschau-Wiener	10 000 000	—	1 200 000	—	—	—	—
b. Warschau-Bromberger	5 886 000	—	—	5 886 000	4½	—	—

Digitized by Google

Abſchnitt C.

Transportmittel.

I. Bestand der

		91					92		93				94	95												
		Lokomotiven							Davon sind					Firma der												
	I. Staatsbahnen.	a. 4- rädrige.	b. 6- rädrige.	c. 8- rädrige.	d. Tender-Lokomotiven.	e. zusammen.	pro Meile Bahnlänge.	pro Kilometer Bahnlänge.	a. gekuppelt.	b. mit Expansion versehen.	c. ohne Expansion versehen.	d. mit Kondensation versehen.	Tender.	a. Borsig in Berlin.	b. Maffei in Hirschau bei München.	Maschinenfabrik (G. Kefsler) in Esslingen.	Wien-(Wiesinger-Raabe) Maschinenbau in Wien.	R. Hartmann in Chemnitz.	Cockerill in Seraing bei Hannover.	G. Sigl in Wien und Wiener-Neustadt	Maschinenfabrik der Oesterreichisch-Staats-E.-G.	Maschinenbau-Gesellschaft in Karlsruhe.	Société J. Cockerill in Seraing		
		Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	1	
1	Badische	—	106	45	4	155	2,07	0,27	45	155	—	—	151	.	.	.	.	.	.	.	.	.	115	.	1	
2	Bayerische (u. gepcht. Zwgb.)	—	319	—	—	319	1,62	0,22	246	234	85	109	319	.	276	.	.	14	.	.	.	.	.	.	2	
3	Braunschweigische	3	64	—	4	71	2,30	0,33	53	71	—	—	67	.	.	.	.	.	61	.	.	.	.	.		
4	Hannoversche	—	196	—	19	215	1,79	0,24	165	215	—	215	180	12	.	.	.	.	141	.	.	.	.	6		
5	Main-Neckar	—	30	—	—	30	2,33*	0,31	8	30	—	—	29	.	.	.	.	.	.	.	.	.	5	.	1	
6	Main-Weser	—	51	—	—	51	1,92	0,25	51	51	—	29	41	.	.	5	.	.	6	.	.	.	.	.	2	
7	Nassauische	—	36	—	2	38	1,52	0,20	28	38	—	—	36	.	.	32	.	.	.	.	.	.	.	.		
8	Preuß. a. Niederschles.-Märk.	—	173	—	4	177	2,79	0,37	101*	170	7	49	173	120	.	.	.	.	.	.	.	.	.	6		
	" b. Schles. Gebirgsb.																									
9	" Ostbahn	—	150	—	—	150	1,37	0,18	72	150	—	78	150	105	.	.	.	.	3	.	.	.	.	.		
10	" Saarbrücker (u. Trier)	—	48	—	3	51	2,63	0,35	43	51	—	17	48	26	.	.	.	.	.	.	.	.	22	.		
11	" Westfälische	—	48	—	—	48	1,46	0,19	42	39	9	—	48	37	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.		
12	Sächsische östliche	—	58	—	—	58*	2,30	0,30	55	56	—	2	53	.	.	.	.	41	.	.	.	.	.	1		
13	" westliche	—	125	—	22	147*	2,33	0,31	147	147	—	—	97*	22	.	.	.	114	.	.	.	.	.	.		
14	Württembergische	—	10	129	—	139	1,86	0,25	139	139	—	139	139	.	3	105	.	.	.	.	.	.	.	.		
	II. Privatbahnen																									
	a) unter Staatsverwaltg.																									
15	Aach.-Düss. Ruhrorter a. Aach.-Düssel. b. Ruhrort-Crf.	—	33	—	—	33	1,94	0,26	20	33	—	10	33	19	.	.	.	.	.	.	.	.	3		
16	Bergisch-Märkische	—	139	6	10	155	3,22	0,43	145	155	—	2	142	108	.	20	.	.	.	.	.	.	13		
17	a. Löbau-Zittauer	—	7	—	—	7	1,33	0,21	7	7	—	—	6	.	.	.	.	3	.	.	.	.	4		
	b. Zittau-Reichenberger	—	5	—	—	5	1,41	0,19	5	5	—	—	5	.	.	.	.	5	.	.						
18	a. Oberschlesische b. Breslau-Posen-Glogauer	—	117	—	7	124	2,0	0,27	105	124	—	102	117	106	.	.	.	.	.	.	.	.	.			
19	Stargard-Posener	—	30	—	—	30	1,33	0,18	17	30	—	19	30	28	.	.	.	.	.	.	.	.	.			
20	Rhein-Nahe-E.	—	27	—	—	27	1,68	0,22	24	1	26	23	27	27	.	.	.	.	.	.	.	.	.			
21	Wilhelms-Bahn	—	26	—	—	26	1,13	0,15	21	16	10	—	26	16	.	.	.	.	.	.	2	.	.			
	b) in Privatverwaltung.																									
22	Aachen-Mastrichter	—	18	—	—	18	1,45	0,19	14	18	—	5	18	8	.	.	.	.	.	.	.	.	10			
23	Albertsbahn	—	5	—	4	9	1,76	0,23	9	9	—	—	5	.	.	.	.	8	.	.	.	.	.			
24	Altona-Kieler	—	25	—	—	25	1,24	0,18	13	25	—	25	19	.	.	.	.	.	10	.	.	.	4			
25	Aussig-Teplitzer	—	6	—	—	6	1,10	0,23	6	6	—	—	6	5	.	.	.	.	.	.	1	.	.			
26	Bayerische Ostbahnen	—	96*	—	—	96*	1,22	0,16	68	92	—	—	96	.	96	.	.	.	.	.	.	.	.			
27	Berlin-Anhaltische	—	65	—	—	65	1,32	0,17	24	61	4	—	65	59	.	.	.	.	.	.	.	.	.			
28	a. Berlin-Hamburger b. Hamburg-Bergedorfer	5	82	—	—	87	2,19	0,29	47	87	—	51	87	81	.	.	.	.	.	.	.	.	.			
29	Berlin-Potsdam-Magdebrg.	—	56	—	—	56	2,67	0,36	26	26	30	—	56	48	.	.	.	.	.	.	.	.	.			
30	Berlin-Stettiner a. Stammbahn	—	51	—	—	51	2,27	0,30	47	51	—	51	51	36	.	.	.	.	.	.	.	.	.			
	b. Hinterpommer.	—	28	—	—	28	1,23	0,16	13	28	—	28	28	19	.	.	.	.	.	.	.	.	.			
	c. Vorpommersche	—	30	—	—	30	0,98	0,13	21	30	—	24	30	18	.	.	.	.	.	.	.	.	.			
31	Böhmische Westbahn	—	27	—	—	27	1,01	0,13	27	27	—	—	27	.	4	.	.	.	.	23	.	.	.			
32	Breslau-Schweidnitz-Freib.	—	36	—	—	36	1,37	0,21	36	36	—	—	36	30	.	.	.	.	.	.	.	.	.			
33	Brünn-Rossitzer	—	5	—	—	5	1,33	0,177	5	5	—	—	5	.	.	.	.	.	.	.	1	4	.			
	zu übertragen	8	2328	180	79	2595	.	.	.	.	.	.	.	930	379	162	.	185	221	.	27	4	142	47	101	

Digitized by Google

Transportmittel.

Fabriken, welche die Lokomotiven geliefert haben.

Breslau in Schlesien.	B. Siekiert in Berlin.	Sharp u. Comp. in Manchester	Hensschel u. Sohn in Cassel.	Actien-Gesellsch. „Vulkan" in Stettin.	Maschinen-Bauanstalt der Württembergischen Staats-Eisenbahnen in Eßlingen.	Richard in Pinkendorf (in Frankreich)	Bayard in Schaffhausen, Cail & Comp.	J. Wöhler in Buckau bei Magdeburg.	R. und W. Hawthorn in Newcastle.	St. Rollin in Rheinbrohl.	Beyer, Peacock und Comp. in Manchester.	Schneider in Creuzot.	Koechlin u. Comp. in Mülhausen.	Cail u. Derosne in Paris.	Maschinenbau-Anstalt, Nürnberg.	Wöhlert in Berlin.	Maschinen-Bauanstalt der Kaiserin Elisabeth-Bahn in Wien.	Maschinen-Bauanstalt in Prag.	Actien-Gesellsch. für Eisenbahn-Bedarf in Hagen.	Borsig in Berlin.	Norris, Thomson u. Comp. in Philadelphia.	Sharp, Roberts u. Comp. in Manchester.	Forester in Liverpool.	Actien-Gesellschaft für Locomotivbau in Carlsruhe.	Bremme in Wasseralfingen.	Kessler, Emmel u. Buchholz in Esslingen.	Maschinen-Bauanstalt der Maschinenbau-Gesellschaft Habersleben.	Cockerill in Seraing.	Maschinen-Bauanstalt in Grafenstaden.	Maschinen-Bauanstalt in Hannover.	Maschinen-Bauanstalt der Kaiserlich Königlich Privilegirten Südbahn-Gesellschaft.	Maschinen-Bauanstalt in Jorge bei Braunschweig.	Egells in Berlin.	Kirchner und Comp. in Bietzerf in Sachsen.	Gesellschaft in Kessel b. Brüssel.	Hartmann und Stadt in Sachsenberg.	Maschinen-Bauanstalt in Esslingen.	Maschinen-Bauanstalt Kessler in Carlsruhe.	Schwartzkopff in Berlin.	Maschinen-Bauanstalt der Hagendorn-Braunschweig.	Central-Werkstätte der Main-Neckar-B.	
13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	
8	.	.	.	.	.	.	.	5	.	4	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	3	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	1
.	.	.	.	.	.	.	.	8	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2
5	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	3	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	1	.	.	3
.	19	13	10	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	8	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	4
.	.	8	6	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	5
.	.	.	19	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	6
.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	7
16	20	2	4	3	.	.	.	.	.	5	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	8
.	29	.	.	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	9	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	9
.	3	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	10
.	5	.	6	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	11
11	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	12
6	3	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	13
.	.	.	.	.	25	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	14
.	4	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	15
.	2	.	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	4	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	16
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	17a
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	- b
.	.	.	.	16	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	18
.	.	.	.	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	19
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	20
.	6	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	21
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	22
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	23
.	.	.	.	.	.	.	.	.	6	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	5	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	24
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	25
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	26
3	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	27
2	.	4	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	28
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	8	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	29
.	.	.	.	15	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	30a
.	.	.	.	9	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	- b
.	.	.	.	12	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	- c
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	31
1	.	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	4	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	32
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	33
57	93	28	47	59	25	.	.	13	8	9	.	.	.	9	8	8	.	.	6	5	4	.	3	3	.	1	.	2	.	2	1	.	1	1	1	1	1	.	1			

Digitized by Google

I. Bestand der

	II. Privatbahnen. (Forts.)	91 Lokomotiven a. 4rädrige	b. 6rädrige	c. 8rädrige	d. Tender-Lokomotiven	e. zusammen	92 pro Meile Bahnlänge	pro Kilometer Bahnlänge	93 Davon sind a. gekuppelt	b. mit Expansion versehen	c. ohne Expansion versehen	d. mit Kondensation versehen	94 Zender.	95 Firma der a. Borsig in Berlin.	b. Maffei in Hirschau bei München	c. Maschinenbauanst. (G. Kefsler) in Esslingen.	d. Sigm. Schlesinger, Kauder & Waldmann in Wien	e. R. Hartmann in Chemnitz.	f. Ogilvie in Linden bei Hannover	g. Günther in Wiener-Neustadt	h. Engl. in Wien und Wiener-Neustadt	i. Maschinenfabrik der Oesterreichisch. Staats-E.-G.	k. Maschinenbau-Gesellschaft in Karlsruhe.	l. Gesetzl. Gesellsch. in Esslingen	m. Kefsler in Carlsruhe.
		Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
	übertragen	8	2328	180	79	2595								930	379	162	.	185	221	.	27	4	142	47	101
34	Buschtěhrader a. Kralup-Kladno	—	3	—	5	8	1,08	0,14	8	8	—	—	3	.	.	.	.	.	.	.	.	8	.	.	.
	Buschtěhrader b. Prag-Weshybka																								
	Buschtěhrader c. Pferde-Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
35	Frankfurt-Hanauer	—	11	—	—	11	3,02	0,26	3	11	—	—	11	.	.	.	.	.	.	.	.	.	5	.	4
36	Galizische Carl-Ludwig-B.	—	67	—	—	67	1,43	0,19	67	67	—	—	67	3	.	.	.	.	.	18	46	.	.	.	.
37	Glückstadt-Elmshorner	—	4	—	—	4	0,89	0,12	3	4	—	3	4	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
38	Graz-Köflacher	—	2	5	—	7	1,32	0,18	7	—	7	—	7	.	.	.	.	.	.	.	.	7	.	.	.
39	Hessische Ludwigs-E.	—	56	—	2	58*	2,34*	0,297	25	58	—	—	56	.	.	56	.	.	.	.	.	.	.	.	.
40	Homburger	—	4	—	—	4	1,66	0,22	4	4	—	—	4	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
41	Kaiser Ferdinands Nordb.	—	198	18	—	216	2,69	0,36	216	208	8	—	216	12	30	.	116	.	.	2	30	.	.	22	2
42	Kaiserin Elisabeth a. Lokom.-Bahn	—	86	—	14*	100*	1,76	0,23	100	100	—	14	80	.	.	.	.	.	.	44	14	36	.	.	
	Kaiserin Elisabeth b. Pferde-Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
43	Kirchheimer	—	2	—	—	2	2,31	0,31	2	2	—	2	2	.	.	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.
44	Köln-Mindener (u. Gießener)	2	234	—	32	268	3,89	0,51	193	267	1	—	236	228	.	.	.	12	.	.	.	.	4	10	10
45	Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	—	31	6	—	37	1,67	0,23	37	37	—	35	30	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	10
46	Leipzig-Dresdener	—	50	—	—	50	3,02	0,40	18	50	—	50	50	43	.	.	.	5	.	.	.	.	.	.	.
47	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth.)	—	4	—	—	4	5,0	0,66	—	4	—	—	4	.	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
48	Lübeck-Büchener (u. Hambrg.)	—	16	—	—	16	1,10	0,15	6	16	—	12	16	15	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
49	Lüttich-Mastrichter	—	5	—	—	5	1,29	0,17	5	5	—	—	5	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	5	.
50	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	—	52	—	—	52	2,69	0,36	40	50	2	6	52	40	.	.	.	.	6	.	.	.	4	.	.
51	a. Magdeburg-Halberstädter	—	41	—	4	45	3,48	0,51	34	30	15	—	41	41	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	b. Magdebg.-Wittenbergesche	—	22	—	1	23	1,63	0,21	14	19	4	—	22	18	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	c. Cöthen-Wegelebener	—	9	—	—	9	0,81	0,11	9	6	3	—	9	6	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
52	Mecklenburgische	—	24	—	1	25	1,30	0,17	7	25	—	—	24	23	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.
53	Mohacs-Fünfkirchener	—	2	6	—	8	0,99	0,13	8	8	—	—	8	.	.	.	.	.	.	2	.	6	.	.	.
54	Neisse-Brieger	—	8	—	—	8	1,39	0,17	5	8	—	5	7	7	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
55	Niederländische Rhein-E.	—	49	—	—	49	2,11	0,28	43	49	—	6	49	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
56	Niederschlesische Zweigbahn	—	12	—	—	12	1,26	0,17	12	12	—	—	13	6	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
57	a. Oesterreichische nördliche	—	32	72	36	140	2,25	0,30	115	140	—	—	104	.	6	14	27	.	.	21	.	23	.	46	.
	b. Oesterreich. südöstliche	—	108	7	44	159	1,72	0,23	147	159	—	—	119	.	22	.	36	.	.	58	.	32	.	5	6
	c. Wien-Neu-Szönyer	—	8	11	4	23	1,10	0,15	23	23	—	—	19	.	.	.	8	.	.	.	.	15	.	.	.
58	Oppeln-Tarnowitzer	—	8	—	—	8	0,79	0,10	8	4	4	—	8	4	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
59	a. Pfälzische Ludwigsbahn	—	47	—	—	47	2,23	0,30	28	47	—	—	46	.	28	6	.	.	.	.	.	.	.	.	9
	b. Pfälzische Maximiliansb.	—	15	—	—	15	1,79	0,24	8	15	—	—	15	.	8	7	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	c. Neustadt-Dürkheimer	—	3	—	—	3	1,43	0,19	2	—	3	—	3	.	2	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.
60	Rheinische	—	113	—	23	136	2,22	0,30	78	134	2	38	113	103	.	.	.	.	.	.	.	.	16	2	4
61	a. Südbahn, Oesterreichische	—	257	26	51	334	1,91	0,25	334	334	—	—	283	.	6	76	124	.	.	59	47	.	.	22	.
	b. Nordtiroler	—	5	—	10	15	1,34	0,20	10	15	—	—	5	.	2	8	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	c. Venetianische u. Südtirol.	—	109	—	—	108	1,55	0,21	76	108	—	—	108	.	12	.	7	.	.	3	.	.	.	.	.
62	Süd-Norddeutsche	—	28	12	—	40	1,53	0,20	40	40	—	—	40	.	12	.	.	28	.	.	.	.	.	.	.
63	Taunus-Bahn	—	16	—	2	18	2,68	0,35	6	18	—	—	16	.	.	1	.	.	.	.	.	.	7	.	4
64	Theiß-Bahn	—	77	—	—	77	1,0	0,13	73	77	—	—	77	.	.	.	.	.	.	13	.	60	.	.	.
65	Tilsit-Insterburger	—	5	—	—	5	0,70	0,09	5	5	—	—	5	5	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
66	a. Thüringische	—	77	—	—	77	2,07	0,27	67	77	—	3	77	64	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.
	b. Werra-E.	—	28	—	—	28	1,24	0,16	12	28	—	—	24	28	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
67	a. Warschau-Wiener	—	74	—	—	74	1,59	0,21	52	2	72	—	74	14	.	.	.	.	.	.	38	.	.	9	.
	b. Warschau-Bromberger	—	18	—	—	18	0,96	0,13	10	—	18	—	18	18	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Summa	10	4347	343	308	5008	.	.	.	.	.	.	.	1609	509	333	315	230	228	220	202	191	178	169	150

Transportmittel.

Fabriken, welche die Lokomotiven geliefert haben.

| Borsig in Berlin. | Borsig in Berlin. | Cail & Cie. in Paris. | Cockerill in Seraing. | Decker & Cie. in Cannstatt. | Esslingen. | Gladbach. | Grafenstaden. | Hanomag in Hannover. | Hartmann in Chemnitz. | Henschel & Sohn in Cassel. | Hohenzollern in Düsseldorf. | Jordan in Stettin. | Kessler in Carlsruhe. | Kirchweger in Hannover. | Krauss & Comp. in München. | Maffei in München. | Maschinenbau-Gesellschaft Karlsruhe. | Maschinenbau-Gesellschaft Nürnberg. | Maschinenbau-Gesellschaft Schwartzkopff in Berlin. | Maschinenbau-Gesellschaft Sigl in Wr.-Neustadt. | Maschinenbau-Gesellschaft Stettin. | Maschinenbau-Gesellschaft Union in Esslingen. | Maschinenbau-Gesellschaft Werder in Berlin. | Maschinenbau-Gesellschaft Wöhlert in Berlin. | Maschinenbau-Gesellschaft Wöhlert in Berlin. | Maschinenbau-Gesellschaft Wöhlert

(Forts.) **I. Bestand der**

	I. Staatsbahnen.	96 Personenwagen: a. 4- rädrige.	b. 6- rädrige.	c. 8- rädrige.	d. zusammen.	97 Achsen unter denselben: a. überhaupt.	b. pro Meile Bahnlänge.	b. pro Kilometer Bahnlänge.	98 Die Personenwagen enthalten Plätze: a. I. Klasse.	b. II. Klasse.	c. III. Klasse.	d. IV. Klasse.	e. zusammen.	99 Durchschnittlich a. pro Meile Bahnlänge.	a. pro Kilometer Bahnlänge.	b. pro Achse.
		Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.							Plätze.		Plätze.
1	Badische	492	61	—	553	1167	15,38	2,07	1604	5616	14 811	—	22 031	294,10	39,04	18,85
2	Bayerische (u. gepcht. Zwgb.)	500	456	1	957	2372	12,07	1,60	1886	9644	22 255	—	33 785	171,94	22,83	14,24
3	Braunschweigische	3	99	—	102*	303	10,68	1,42	312	1116	3705	—	5133	180,87	24,01	16,94
4	Hannoversche	—	333	—	333*	999	8,33	1,11	758	3608	9718	—	14 084	117,43	15,59	14,10
5	Main-Neckar	38	62	—	100	262	20,37*	2,70	324	1154	2590	—	4068	316,33*	41,99	15,53
6	Main-Weser	24	88	—	112	312	11,73	1,56	258	1336	3440	—	5034	189,32	25,13	16,13
7	Nassauische	140	—	—	140	280	11,16	1,48	528	1028	3080	—	4636	184,93	24,54	16,56
8	Preuß. a. Niederschles.-Märk. / b. Schles.-Gebirgsb.	57	189	1	247	685	10,81	1,44	550	2426	5444	3864	12 284	193,88	25,74	17,93
9	" Ostbahn	10	250	—	260*	770	7,04	0,94	522	3128	6820	3552	14 022	128,25	17,03	18,21
10	" Saarbrücker (u. Trier)	81	—	—	81	162	8,42	1,12	204	528	1650	1125	3507	182,14	24,18	21,65
11	" Westfälische	6	66	—	72	210	6,41	0,85	186	768	1830	1024	3808	116,23	15,43	18,13
12	Sächsische östliche	51	88	—	139	366	14,23	1,89	363	1202	4280	—	5845	227,25	30,17	15,97
13	Sächsische westliche	194	81	—	275*	631	12,41	1,65	444	2702	6503	—	9649	189,79	25,20	15,28
14	Württembergische	41	—	271	312	1166	15,38	2,07	576	4676	14 480	—	19 732	263,38	35,0	16,92
	II. Privatbahnen															
	a) unter Staatsverwaltg.															
15	Aach.-Düss. Ruhrorter: a. Aach.-Düssel. / b. Ruhrort-Crf.	18	51	—	69	189	11,10	1,47	298	672	1480	1188	3638	213,61	28,36	19,25
16	Bergisch-Märkische	64	84	—	148*	380	8,20*	1,09	390	1402	3420	2772	7984	172,25*	22,87	21,01
17	a. Löbau-Zittauer	4	10	—	14	38	8,43	1,12	24	128	480	—	632	140,13	18,60	16,63
	b Zittau-Reichenberger	14	—	—	14	28	7,99	1,05	24	112	380	—	516	145,35	19,30	18,43
18	a. Oberschlesische / b. Breslau-Posen-Glogauer	34	119	—	153	425	7,14*	0,95	362	1548	3715	2023	7648	128,56*	17,07	17,99
19	Stargard-Posener	—	46	—	46	138	6,10	0,81	126	584	1140	675	2525	111,38	14,81	18,30
20	Rhein-Nahe-E.	40	—	—	40	80	4,99	0,66	95	264	1380	—	1739	108,55	14,41	21,74
21	Wilhelms-Bahn	1	23	—	24	71	3,03	0,40	51	185	640	300	1176	50,13	6,66	16,55
	b) in Privatverwaltung.															
22	Aachen-Mastrichter	—	24	—	24	72	5,80	0,77	114	264	860	—	1238	99,84	13,25	17,19
23	Alberts-Bahn	6	13	—	19	51	28,18*	3,74*	32	168	500	120	820	453,04*	60,13*	16,08
24	Altona-Kieler	12	39	—	51	141	7,34	1,0	124	552	1806	—	2482	132,73	17,62	17,60
25	Aussig-Teplitzer	—	20	—	20	60	24,79*	3,29*	120	276	320	—	716	295,87*	39,29*	11,93
26	Bayerische Ostbahnen	307	—	—	307	614	7,81	1,04	564	2400	8300	—	11 264	143,31	19,03	18,34
27	Berlin-Anhaltische	45	95	—	140	375	7,63	1,01	474	1648	3840	—	5962	121,32	16,10	15,89
28	a. Berlin-Hamburger / b Hamburg-Bergedorfer	—	166	—	166	498	12,54	1,66	342	1992	5180	1368	8882	223,62	29,69	17,84
29	Berlin-Potsdam-Magdebgr.	5	120	—	125	370	18,93	2,51	387	1176	3360	1500	6423	328,71	43,64	17,36
30	Berlin-Stettiner: a. Stammbahn	10	74	—	84	242	10,76	1,43	144	864	2470	920	4398	195,55	25,96	18,17
	b. Hinterpommer.	—	50	—	50	150	6,58	0,87	60	544	1680	550	2834	124,30	16,50	18,93
	c. Vorpommersche	—	95	—	95*	285	9,35	1,24	108	880	2860	1350	5198	170,60	22,65	18,26
31	Böhmische Westbahn	80	—	—	80	160	6,0	0,80	114	912	2300	—	3326	125,0	16,56	20,79
32	Breslau-Schweidnitz-Freib.	23	81	1	105	293	12,80	1,70	90	776	3320	720	4906	214,28	28,45	16,74
33	Brünn-Rossitzer	4	2	—	6	14	3,73	0,495	12	64	152	—	228	60,80	8,07	16,29

100	101	102	103

Transportmittel.

Gepäckwagen:				Achsen unter denselben:			Güterwagen (incl. Equipage- u. Viehwagen):							Achsen unter denselben:			
a. 4- rädrige.	b. 6- rädrige.	c. 8- rädrige.	d. zusammen.	a. überhaupt.	b. pro Meile Bahnlänge.	b. pro Kilometer Bahnlänge.	a. 4rädrige offene.	a. 4rädrige bedeckte.	b. 6rädrige offene.	b. 6rädrige bedeckte.	c. 8rädrige offene.	c. 8rädrige bedeckte.	g. zusammen.	a. überhaupt.	b. pro Meile Bahnlänge.	b. pro Kilometer Bahnlänge.	
Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.		Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.		
103	15	—	118	251	3,35	0,44	889	843	45	236	—	—	2013	4307	57,50	7,63	1
232	—	—	232	464	2,36	0,31	1763	1418	838	657	—	—	4676	10847	55,20	7,33	2
—	26	—	26*	78	2,75	0,36	571	443	30	—	7	48	1099	2338	82,39	10,94	3
—	84	—	84*	252	2,10	0,28	2569	1076	110	10	35	420	4120	9070	75,62	10,04	4
27	10	—	37	84	6,53*	0,87	100	141	—	10	—	—	251	512	39,91*	5,28	5
5	20	—	25*	70	2,63	0,35	298	324	—	—	—	9	631	1280	48,14	6,39	6
21	—	—	21	42	1,67	0,22	824	97	—	—	—	—	921	1842	73,44	9,75	7
30	28	—	58	144	2,27	0,30	1958	1105	165	24	42	113	3407	7313	115,42	15,32	8
—	56	—	56	168	1,54	0,20	561	1445	125	229	—	—	2360	5074	46,41	6,16	9
26	—	—	26	52	2,70	0,36	1688	368	—	—	—	—	2056	4112	213,61	28,36	10
—	26	—	26	78	2,38	0,32	957	167	—	21	3	6	1154	2347	71,63	9,51	11
i. R. 102b.	i. R. 102d.	—	i. R. 102g.	i. R. 103a.	i. R. 103b.	i. R. 103b	851	536	53	18	—	5	1463	3007	116,91	15,52	12
„ 102b.	—	—	„ 102g.	„ 103a.	„ 103b.	„ 103b.	4090	1064	—	1	4	4	5163*	10343	203,44	27,01	13
6	—	38	44	164	2,19	0,29	590*	624	—	—	126	355	1695	4352	58,14	7,72	14
4	16	—	20	56	3,29	0,44	923	346	2	—	—	—	1271	2544	149,39	19,83	15
37	21	—	58*	137	2,96*	0,39	4141	570	65	34	30	—	4840	9839	204,34	27,13	16
i. R. 102b.	i. R. 102d.	i. R. 102f.	i. R. 102g.	i. R. 103a.	i. R. 103b.	i. R. 103b.	50	20	—	2	—	2	74	154	34,15	4,53	17 a
„ 102b.	—	—	„ 102g.	„ 103a.	„ 103b.	„ 103b.	80	35	—	—	—	—	115	230	64,79	8,60	„ b
16	30	—	46	122	2,05*	0,27	1750	794	1065	113	50	—	3772	8822	142 52	18,92	18
—	14	—	14	42	1,66	0,23	115	219	4	53	4	1	396	859	37,96	5,04	19
8	—	—	8	16	0,99	0,13	484	90	—	—	—	—	574	1148	71,66	9,51	20
—	10	—	10	30	1,28	0,17	845	130	13	3	2	2	995	2014	85,53	11,36	21
3	6	—	9	24	1,94	0,26	239	139	—	—	2	—	380	764	61,61	8,18	22
—	—	—	—	—	—	—	675	10*	—	—	—	—	685	1370	268,10	35,60	23
6	—	—	6	12	0,84	0,09	120	264	—	—	2	4	390	792	42,35	5,62	24
3	—	—	3	6	2,48*	0,33*	240	12	—	—	—	—	252	504	143,18	19,01	25
60	—	—	60	120	1,53	0,20	772	825	—	—	—	—	1597	3194	40,64	5,40	26
12	9	—	21	51	1,01	0,14	588	292	30	52	5	25	992	2126	43,26	5,74	27
3	23	—	26	75	1,59	0,25	181	333	85	337	17	136	1089	2906	73,16	9,71	28
—	39	—	39	117	5,99	0,797	381	161	27	209	—	2	780	1800	92,12	12,23	29
—	15	—	15	45	2,0	0,27	81	162	16	60	34	68	421	1122	49,39	6,62	30 a
—	12	—	12	36	1,58	0,21	134	126	42	30	—	—	332	736	32,28	4,29	„ b
10	6	—	16	38	1,25	0,17	343	216	—	—	—	—	559	1118	36,69	4,87	„ c
12*	—	—	12	24	0,90	0,12	594	194	—	—	—	—	788	1576	59,11	7,85	31
11	—	2	13	30	1,31	0,17	610	180	21	3	99	2	915	2056	89,80	11,92	32
2	—	—	2	4	1,06	0,141	94	4	—	—	—	—	98	196	52,27	6,94	33

(Forts.) **I. Bestand der**

	II. **Privatbahnen.** (Forts.)	96 Personenwagen: a. 4- rädrige. Anz.	96 b. 6- rädrige. Anz.	96 c. 8- rädrige. Anz.	96 d. zusammen. Anz.	97 Achsen unter denselben: a. überhaupt. Anz.	97 b. pro Meile Bahnlänge. Anz.	97 b. pro Kilometer Bahnlänge. Anz.	98 Die Personenwagen enthalten Plätze: a. I. Klasse.	98 b. II. Klasse.	98 c. III. Klasse.	98 d. IV. Klasse.	98 e. zusammen.	99 Durchschnittlich a. pro Meile Bahnlänge. Plätze.	99 a. pro Kilometer Bahnlänge. Plätze.	99 b. pro Achse. Plätze.
34	Buschtěhrader a. Kralup-Kladno	7	–	3	10	26	3,31	0,41	48	88	204	120	460	62,16	8,25	17,69
	Buschtěhrader b. Prag-Wejhybka															
	Buschtěhrader c. Pferde-Bahn	9	—	—	9	18	4,29	0,57	6	24	48	72	150	35,71	4,74	8,33
35	Frankfurt-Hanauer	44	5	—	49*	103	18,86	2,50	100	420	1260	—	1780	326,9	43,26	17,28
36	Galizische Carl-Ludwig-B.	66	38	—	104	246	5,26	0,70	264	1024	3380	—	4668	99,72	13,24	18,98
37	Glückstadt-Elmshorner	—	6	—	6	18	4,0	0,53	14	56	260	—	330	73,33	9,73	18,33
38	Graz-Köflacher	7	—	5	12	34	6,40	0,85	9	145	416	—	570	107,34	14,25	16,76
39	Hessische Ludwigs-E.	112	21	–	133*	287	11,97*	1,47	378	1274	3770	–	5422	209,16*	27,77	18,89
40	Homburger	31	—	—	31	62	25,73	3,42	136	220	720	—	1076	446,47	59,28	17,35*
41	Kaiser Ferdinands Nordb.	383	1	—	384	769	9,58	1,27	864	3552	6016	—	10432	129,85	17,24	13,56
42	Kaiserin Elisabeth a. Lokom.-Bahn	381	—	3	384*	774	13,59	1,80	747	2873	8726	—	12346*	216,86	28,79	15,93
	Kaiserin Elisabeth b. Pferde-Bahn	29	—	–	29	58	3,34	0,44	–	76	187	—	263	15,14	2,01	4,53
43	Kirchheimer	8	—	—	8	16	18,30	2,46	11	72	156	—	239	276,30	36,68	14,94
44	Köln-Mindener (u. Gießener)	52	149	—	201*	551	8,0	1,06	583	1972	4210	4580	11345	164,66	21,86	20,59
45	Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	—	56	—	56*	168	8,48	1,13	96	544	1890	—	2530	127,65	16,96	15,06
46	Leipzig-Dresdener	79	57	—	136	329	19,90	2,64	234	1348	3782	—	5364	324,50	43,09	16,36
47	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	16	12		28	68	85,0	11,29	60	272	565	—	897	1121,25	148,76	13,19
48	Lübeck-Büchener (u. Hambrg.)	—	33	–	33	99	6,78	0,90	86	400	1200	–	1686	115,45	15,33	17,03
49	Lüttich-Mastrichter	23	—	—	23	46	11,92	1,58	136	200	594	—	930	240,93	31,99	20,22
50	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	69	49		118	285	14,72	1,95	198	970	3344	—	4512	233,06	30,94	15,80
51	a. Magdeburg-Halberstädter	2	85	–	87	259	22,16	2,94	209	992	2920	750	4871	416,68	55,32	18,81
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	—	38	—	38	114	8,0	1,06	84	344	1200	450	2078	145,31	19,29	18,23
	c. Cöthen-Wegelebener	1	38	—	39	116	11,66*	1,55*	72	336	1190	600	2198	220,99*	29,33*	18,95
52	Mecklenburgische	3	31	9	43	135	7,01	0,93	96	496	1520	—	2112	109,6	14,53	15,64
53	Mohacs-Fünfkirchener	10	—	—	10	20	2,47	0,33	18	112	184	—	314	38,86	5,16	15,70
54	Neisse-Brieger	—	12	—	12	36	5,83	0,77	18	120	264	225	627	101,46	13,47	17,42
55	Niederländische Rhein-E.	167	—	—	167*	324	14,37	1,91	1284	2242	3774	—	7300	314,11	41,70	21,73
56	Niederschlesische Zweigbahn	4	12	10	26	84	8,84	1,17	86	460	520	406	1412	148,63	19,73	16,81
57	a Oesterreichische nördliche	142	—	63	205	536	8,60	1,14	934	2742	4829	—	8505	136,49	18,12	15,87
	b. Oesterreich. südöstliche	178	1	74	253	655	7,11	0,95	954	3862	4952	—	9768	106,0	14,07	14,91
	c. Wien-Neu-Szönyer	10	18	23	51	166	7,93	1,05	172	684	1600	—	2456	117,34	15,58	14,79
58	Oppeln-Tarnowitzer	—	5	—	5	15	1,48	0,20	40	40	96	132	308	30,43	4,04	20,53
59	a. Pfälzische Ludwigsbahn	125	—	—	125	250	11,87	1,57	216	1114	2940	–	4270	202,85	26,93	17,08
	b. Pfälzische Maximiliansb.	36	—	—	36	72	8,61	1,14	78	264	700	—	1042	124,64	16,55	11,47
	c. Neustadt-Dürkheimer	3	—	—	3	6	2,91	0,39	18	90	—	—	108	52,30	6,94	18,0
60	Rheinische	221	105	—	326	757	12,36	1,64	1952	4290	6630	540	13412	219,04	29,09	17,72
61	a Südbahn, Oesterreichische	285	—	300	585	1770	10,11	1,34	1952	6712	16336	—	25000	142,82	18,96	14,12
	b. Nordtiroler	—	32	7	39*	124	12,72	1,69	144	588	1116	—	1848	189,34	25,16	15,69
	c. Venetianische u. Südtirol.	234	9	43	286	667	9,38	1,21	744	1992	8480	—	11216	161,17	21,40	16,81
62	Süd-Norddeutsche	88	—	—	88	176	6,72	0,89	187	851	1500	450	2991	114,25	15,17	16,99
63	Taunus-Bahn	98	22	—	120	262	38,99	5,176	522	1282	2490	—	4294	638,99	84,83	16,39
64	Theiß-Bahn	—	145	–	145	435	5,63	0,75	351	2464	4200	—	7015	90,74	12,05	16,13
65	Tilsit-Insterburger	—	12	—	12	36	5,03	0,67	12	144	420	100	676	94,41	12,54	18,78
66	a. Thüringische	—	108	—	108*	324	8,69	1,15	292	1456	3640	—	5388	144,61	19,20	16,63
	b. Werra-E.	—	40	—	40	120	5,30	0,71	120	576	1320	—	2016	89,05	11,82	16,50
67	a. Warschau-Wiener	11	67*	—	78	223	4,81	0,64	280	1284	1630	384	3578	77,11	10,24	16,04
	b. Warschau-Bromberger	10	66	—	76	218	11,66	1,55	120	400	1760	1800	4080	218,18	28,97	18,73

100	101	102	103

Transportmittel.

Gepäckwagen:				Achsen unter denselben:			Güterwagen (incl. Equipage- u. Viehwagen):							Achsen unter denselben:			
a. 4- rädrige.	b. 6- rädrige.	c. 8- rädrige.	d. zusammen.	a. überhaupt.	b. pro Meile	b. pro Kilometer Bahnlänge.	a. 4rädrige offene.	a. 4rädrige bedeckte.	b. 6rädrige offene.	b. 6rädrige bedeckte.	c. 8rädrige offene.	c. 8rädrige bedeckte.	g. zusammen.	a. überhaupt.	b. pro Meile	b. pro Kilometer Bahnlänge.	
Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.		Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.		
4	—	—	4	8	*1,98*	*0,14*	146	2	—	—	—	—	148	296	*40,0*	*5,31*	34a u. b
4	—	—	4	8	*1,50*	*0,25*	107	—	—	—	—	—	107	214	*50,93*	*6,76*	- c
6	—	—	6	12	*2,20*	*0,29*	26	45	—	—	—	—	71	142	*26,01*	*3,45*	35
38*	1	—	39	79*	*1,69*	*0,22*	525	781	1	—	20	46	1373	2879	*61,50*	*8,17*	36
1	—	—	1	2	*0,44*	*0,06*	13	21	—	—	—	—	34	68	*15,11*	*2,01*	37
—	—	3	3	12	*2,26*	*0,30*	134	—	—	—	—	4	138	284	*53,40*	*7,10*	38
45*	8	—	53*	114	*1,46**	*0,35*	425	296	—	—	—	—	721*	1442	*55,65**	*7,38*	39
4	—	—	4	8	*3,32*	*0,44*	16	4	—	—	—	—	20	40	*16,39*	*2,20*	40
124	—	—	124	248	*3,09*	*0,41*	2634	2632	—	—	109	220	5595	11 848	*147,41*	*19,58*	41
53	—	1	54*	110	*1,63*	*0,26*	663	944	1	—	4	—	1612*	3233	*56,79*	*7,54*	42a
4	—	—	4	8	*0,46*	*0,06*	602	144	—	—	29	—	775	1608	*92,37*	*12,29*	- b
2*	—	—	2	4	*4,63*	*0,61*	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	43
23	38	—	61*	160	*2,32*	*0,31*	4613	785	375	254	30	—	6057	12 803	*185,82*	*24,67*	44
8	5	—	13*	31	*1,56*	*0,21*	216	100	—	—	—	8	324	664	*33,32*	*4,42*	45
14	—	—	14	28	*1,69*	*0,22*	355	214	182	138	—	7	896	2126	*128,62*	*17,08*	46
—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	1	2	*2,50*	*0,33*	47
7	2	—	9	20	*1,37*	*0,18*	65	117	61	23	2	—	268	624	*42,14*	*5,67*	48
6	—	—	6	12	*3,11*	*0,41*	94	10	—	—	—	—	104	208	*53,99*	*7,16*	49
—	10	—	10	30	*1,55*	*0,21*	709	543	—	8	3	58	1321	2772	*143,16*	*19,01*	50
—	23	—	23	69	*5,90*	*0,78*	393	155	4	160	—	25	737	1688	*144,40*	*19,11*	51a
—	4	—	4	12	*0,84*	*0,11*	64	100	13	79	2	—	258	612	*42,80*	*5,68*	- b
—	6	—	6	18	*1,81**	*0,24**	256	200	10	3	—	—	469	951	*85,29*	*11,32*	- c
—	6	2*	8	26	*1,35*	*0,18*	116	63	9	29	15	64	296	788	*40,49*	*5,43*	52
4	—	—	4	8	*0,39*	*0,13*	227	20	—	—	—	—	247	494	*61,14*	*8,12*	53
—	3*	—	3	9	*1,46*	*0,19*	9	35	12	9	4	—	69	167	*27,02*	*3,59*	54
48	—	—	48	96	*4,13*	*0,55*	501	514	—	—	—	—	1015	2030	*87,35*	*11,60*	55
1	3	—	4	11	*1,16*	*0,15*	27	57	—	—	16	6	106	256	*26,95*	*3,54*	56
36	—	31	67	196	*3,15*	*0,42*	1243	460	31	—	297	547	2578	6875	*110,33*	*14,65*	57a
82	5	12	99	227	*2,46*	*0,33*	688	1283	106	80	324	695	3176	8576	*93,01*	*12,36*	- b
13	—	5	18	46	*2,20*	*0,29*	106	614	—	9	29	5	763	1603	*76,39*	*10,11*	- c
—	4	—	4	12	*1,18*	*0,16*	128	31	14	10	—	—	183	390	*38,53*	*5,12*	58
35	—	—	35	70	*3,32*	*0,44*	1363	230	27	—	—	—	1620	3267	*155,30*	*20,60*	59a
11	—	—	11	22	*2,63*	*0,35*	345	90	6	—	—	—	441	888	*106,32*	*14,10*	- b
3	—	—	3	6	*2,91*	*0,39*	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- c
70	9	—	79	167	*2,73*	*0,36*	1975	519	5	—	6	—	2505	5027	*82,10*	*10,90*	60
112*	—	30	142*	344	*1,97*	*0,26*	2319	2760	—	—	25	20	5124	10 338	*59,06*	*7,84*	61a
11	—	—	11	22	*2,25*	*0,30*	52	70	—	—	—	—	122	244	*25,03*	*3,32*	- b
80*	—	—	80*	160	*2,30*	*0,31*	637	684	—	—	—	—	1321	2642	*37,27*	*5,04*	- c
12	—	—	12	24	*0,52*	*0,12*	255	203	—	—	—	—	458	916	*34,99*	*4,64*	62
—	17	—	17	51	*7,59*	*1,01*	112	76	14	12	—	—	214	454	*67,56*	*8,97*	63
38	15	—	53	121	*1,57*	*0,21*	391	850	—	—	—	—	1241	2482	*32,10*	*4,26*	64
4	—	—	4	8	*1,12*	*0,15*	48	90	—	—	—	—	138	276	*38,53*	*5,12*	65
—	27	—	27*	81	*2,17*	*0,29*	599	721	10	4	—	36	1370	2826	*75,65*	*10,01*	66a
—	12	—	12	36	*1,59*	*0,21*	192	128	—	—	—	—	320	640	*28,21*	*3,75*	- b
—	16	—	16	48	*1,63*	*0,14*	656	243	322	149	84	—	1454	3547	*76,44*	*10,15*	67a
—	12	—	12	36	*1,93*	*0,26*	54	124	140	80	—	—	398	1016	*54,33*	*7,21*	- b

	I. Staatsbahnen.	104 Arbeitswagen. a. 4rädrige. Anz.	b. 6rädrige. Anz.	c. 8rädrige. Anz.	d. zusammen. Anz.	105 Schneepflüge. Anz.	106 Draisinen. Anz.	107 (Forts.) I. Bestand der Sonstige Transportmittel.
1	Badische	24	—	—	24	9	4	18 Briefpost- und 16 Postpackwagen
2	Bayerische (u. gepcht. Zwgb.)	351	68	—	419	27	74	230 Trollwagen zu Bahnmaterial-Transporten, 46 vier- u. 34 sechsrädrige Postwagen
3	Braunschweigische	8	—	—	8	—	—	
4	Hannoversche	378	—	—	378	—	12	
5	Main-Neckar	4	—	—	4	4	4	
6	Main-Weser	34	—	—	34	—	6	
7	Nassauische	—	—	—	—	—	1	6 vierrädige Postwagen
8	Preuß. a. Niederschles.-Märk.	95	14	—	109	—	9	44 Bahnmeisterwagen
	" b. Schles. Gebirgsb.							
9	" Ostbahn	49	76	—	125	8	14	142 Bahnmeisterwagen
10	" Saarbrücker (u. Trier)	101	—	—	101	—	2	
11	" Westfälische	64	—	—	64	—	4	7 Umlade- und 19 Bahnmeisterwagen
12	Sächsische östliche	70	—	—	70	—	6	
13	" westliche	120	—	—	120*	—	11	
14	Württembergische	24*	—	—	24	4	—	8 Kranken- und Gefangenenwagen und 22 Bahnpostwagen
	II. Privatbahnen							
	a) unter Staatsverwaltg.							
15	Aach.-Düss. Ruhrorter a. Aach.-Düssel. b. Ruhrort-Crf.	24	—	—	24	1	3	1 Dampfboot „Delphin", 21 Bahnmeisterwagen (Hunde), 1 Schwellen- und 2 alte Kieswagen für die Imprägnir-Anstalt zu Baal. 1 Dampfboot „Adler", 2 Dampffähren „Rhein u. Ruhr", 2 hydraulische Hebe- u. 2 stehende Dampfmaschinen u. 6 eiserne Schalden (Ponten)
16	Bergisch-Märkische	—	—	—	—	—	—	1 stehende Maschine zur Ueberwindung von Steigungen
17	a. Löbau-Zittauer	5	—	—	5	—	—	
	b. Zittau-Reichenberger	8	—	—	8	—	1	
18	a. Oberschlesische	—	—	—	—	—	5	
	b. Breslau-Posen-Glogauer							
19	Stargard-Posener	16	10	1	27	—	2	
20	Rhein-Nahe-E.	37	—	—	37	—	1	2* Dampfschiffe, 5* Schalden und 1 Ausgleichungswagen
21	Wilhelms-Bahn	—	—	—	—	—	1	
	b) in Privatverwaltung.							
22	Aachen-Mastrichter	—	—	—	—	—	2	
23	Albertsbahn	8	—	—	8	—	—	
24	Altona-Kieler	35	—	—	35	3	3	1 stehende Maschine am Quai, 10 Drehwagen für Oberwärter und 5 vierrädrige Postwagen
25	Aussig-Teplitzer	12	—	—	12	1	2	
26	Bayerische Ostbahnen	50	—	—	50	—	11	24 vierrädrige Postwagen
27	Berlin-Anhaltische	160*	—	—	160	3	—	
28	a. Berlin-Hamburger	57	—	—	57	—	6	1 Dampfdraisine und 2 vierrädrige Transportwagen der Schwellen-Tränkanstalt in Berlin
	b. Hamburg-Bergedorfer							
29	Berlin-Potsdam-Magdebrg.	48	8	—	56	—	3	
30	Berlin-Stettiner a. Stammbahn	31	20	—	51	—	3	2 Seil- und Kiepenwagen
	b. Hinterpommer.	—	—	—	—	—	3	
	c. Vorpommersche	50	—	—	50	—	2	1 Bahnrevisionswagen
31	Böhmische Westbahn	77	—	—	77	5	10	
32	Breslau-Schweidnitz-Freib.	—	—	—	—	—	1	
33	Brünn-Rossitzer	—	—	—	—	1	3	22 kleine Bahnwagen

108		109					110		111	112	

Transportmittel.

Anzahl der in Reserve vorhandenen		Gesammt-Ladungsfähigkeit					Durchschnittlich		Größte zulässige (Netto-) Belastung einer Güterwagen-Achse.	Durchmesser derselben (in der Nabe).	
a. eisernen Achsen.	b. stählernen Achsen.	a. der Gepäckwagen.	b. der Güterwagen.	c. der Equipage- u. Viehwagen.	d. der Arbeitswagen.	e. zusammen.	pro Meile	pro Kilometer			
		Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Bahnlänge. Zoll-Centner.		Z.-Ctr.	Zoll.	
100	262	11 535	354 795	1400	—	367 730	*4909*	*652*	100	5⅛	1
—	—	28 160	717 625	4330	40 770	790 885	*4025*	*534*	175*	3,86	2
174	22	3900	156 500	3800	240	164 440	*5794*	*769*	100	5 (engl.)	3
867	—	10 080	586 360	in Kol. 109b	30 240	626 680	*5225*	*694*	100	5 (engl.)	4
148	—	5710	29 440	3040	320	38 510	*2995**	*398*	100	—	5
299	—	4160	81 840	5800	3060	94 860	*3567*	*474*	100	6 (engl.)	6
123	—	2100	178 900	4200	—	185 200	*7384*	*980*	100	4 13/16	7
495	645	5360	639 241	8394	8450	661 445	*10 439*	*1386*	150	5⅞	8
820	—	6720	390 429	30 853	25 520	453 522	*4148*	*551*	105	3 15/16—5	9
80	50	2600	333 300	1680	9680	347 260	*18 039*	*2395*	100	3⅞—5	10
283	94	3645	160 885	5900	5120	175 550	*5358*	*711*	135	5	11
305	10	in Kol. 109b	189 380	in Kol. 109b	in Kol. 109b	189 380	*7363*	*978*	100	3⅞—5⅛	12
758	42	" " 109b	708 240	" " 109b	" " 109b	708 240	*13 931*	*1850*	100	3⅞—5¼	13
238	—	8800	287 360	1580*	4800	302 540	*4041*	*537*	100	4 13/16	14
189	—	2800	164 530	6560	2400	176 290	*10 352*	*1374*	125	5⅛	15
—	614	5870	806 640	8400	—	820 910	*17 049*	*2264*	100	3⅞—5⅛	16
30	—	in Kol. 109b	11 600	in Kol. 109b	in Kol. 109b	11 600	*2572*	*341*	100	3⅞—5⅛	17a
30	—	" " 109b	16 500	" " 109b	" " 109b	16 500	*4648*	*617*	100	4⅛—5⅛	-b
694	343	7480	648 040	6560	—	662 080	*10 696*	*1420*	110	4⅜	18
96	45	3062	62 762	9120	2285	77 229	*3413*	*454*	113	4¾	19
46	—	1200	102 180	2680	3700	109 760	*6851*	*910*	100	3⅞—5⅛	20
50	—	1800	168 342	1080	—	171 222	*7298*	*969*	90	5⅛	21
128	—	960	38 210	2840	—	42 010	*3388*	*449*	75	3⅞—4⅛	22
18	—	—	79 000	—	—	79 000	*15 460*	*2053*	100	4	23
80	—	480	53 220	in Kol. 109b	2800	56 500	*3021*	*401*	90 u. 125	4½ und 5	24
40	—	600	50 400	" " 109b	—	51 000	*14 488*	*1924*	100	4⅜	25
256	—	8400*	319 400	" " 109b	10 000	337 800	*4298*	*571*	100	5⅛	26
151	—	2040	149 350	2690	5850	159 930	*3255*	*432*	141	eiserne 5 / stählerne 4½	27
223	54	2850	173 860	10 810*	4740	192 260	*4840*	*643*	100	5⅛	28
499	—	5740	141 800	in Kol. 109b	4455	151 995	*7779*	*1032*	100	3½—5	29
55	91	1500	62 955	425	5404	70 284	*3125*	*415*	110	3¾—5	30a
28	—	1440	74 720	2340	—	78 500	*3443*	*457*	120	4¾ und 5	-b
94	—	1968	89 280	11 800	10 000	113 048	*3710*	*493*	100	4⅛—4⅞	-c
101	—	1200*	128 320	27 610	—	157 130	*5894*	*783*	100	4⅜	31
147	46	1560	168 918	1800	—	172 278	*7525*	*999*	120	5	32
—	—	160	16 880	—	—	17 040	*4544*	*603*	120	4	33

	II. Privatbahnen. (Forts.)	104 Arbeitswagen. a. 4rädrige. Anz.	b. 6rädrige. Anz.	c. 8rädrige. Anz.	d. zusammen. Anz.	105 Schneepflüge. Anz.	106 Draisinen. Anz.	107 (Forts.) I. Bestand der Sonstige Transportmittel.
34	Buschtěhrader a. Kralup-Kladno	18	—	—	18	2	2	. . . . .
	Buschtěhrader b. Prag-Weshybka							
	Buschtěhrader c Pferde-Bahn	15	—	—	15	—	—	. . . . .
35	Frankfurt-Hanauer	—	—	—	—	—	2	. . . . .
36	Galizische Carl-Ludwig-B.	81	—	—	81	8	7	. . . . .
37	Glückstadt-Elmshorner	11	—	—	11	—	—	1 Postwagen und 2 Drehwagen . . . . .
38	Graz-Köflacher	—	—	—	—	1	—	. . . . .
39	Hessische Ludwigs-E.	24	—	—	24	1	5	1 Dampfboot, 2 Möbelwagen (für Straßenfahrt) und 20 Bahnmeisterwagen
40	Homburger	—	—	—	—	—	—	. . . . .
41	Kaiser Ferdinands Nordb.	140	—	—	140	16	32	. . . . .
42	Kaiserin Elisabeth a. Lokom.-Bahn	111	—	—	111*	16	8	. . . . .
	Kaiserin Elisabeth b. Pferde-Bahn	67	—	—	67	10	4	. . . . .
43	Kirchheimer	2	—	—	2	—	—	. . . . .
44	Köln-Mindener (u. Gießener).	215	2	—	217	69*	7	. . . . .
45	Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	21	—	—	21	—	2	. . . . .
46	Leipzig-Dresdener	—	—	—	—	—	—	1 vierrädriger und 8 sechsrädrige Postwagen . . . .
47	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth).	2	—	—	2	—	—	. . . . .
48	Lübeck-Büchener (u. Hambg.)	—	—	—	—	—	—	. . . . .
49	Lüttich-Mastrichter	—	—	—	—	—	—	. . . . .
50	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	39*	—	—	39	1	3	. . . . .
51	a. Magdeburg-Halberstädter	—	—	—	—	—	1	. . . . .
	b. Magdebg.-Wittenbergesche	12	—	—	12	—	1	. . . . .
	c. Cöthen-Wegelebener	—	—	—	—	—	—	. . . . .
52	Mecklenburgische	—	—	—	—	—	3	. . . . .
53	Mohacs-Fünfkirchener	24	—	—	24	1	1	. . . . .
54	Neisse-Brieger	—	—	—	—	—	1	7 Bahnmeisterwagen . . . . .
55	Niederländische Rhein-E.	40	—	—	40	—	2	. . . . .
56	Niederschlesische Zweigbahn	16	—	—	16	—	—	. . . . .
57	a. Oesterreichische nördliche	—	—	—	—	16	6	. . . . .
	b. Oesterreich. südöstliche	—	—	—	—	15	11	. . . . .
	c. Wien-Neu-Szönyer	—	—	—	—	6	4	. . . . .
58	Oppeln-Tarnowitzer	—	—	—	—	1	—	. . . . .
59	a. Pfälzische Ludwigsbahn	3	—	—	3	3	2	. . . . .
	b. Pfälzische Maximiliansb.	—	—	—	—	1	—	. . . . .
	c. Neustadt-Dürkheimer	—	—	—	—	—	—	. . . . .
60	Rheinische	172	—	—	172	—	7	9 Bergbremswagen . . . . .
61	a. Südbahn, Oesterreichische	170	—	110	280	52	10	. . . . .
	b. Nordtiroler	—	—	—	—	2	—	. . . . .
	c. Venetianische u. Südtirol.	81	2	—	83	10	89	. . . . .
62	Süd-Norddeutsche	30	—	—	30	6	4	. . . . .
63	Taunus-Bahn	2	3	—	5	1	3	1 stehende Maschine und 2 Dampfboote . . . . .
64	Theiß-Bahn	200	—	—	200	8	3	21 vierrädrige Postwagen . . . . .
65	Tilsit-Insterburger	s. 1–2a	—	—	—	—	1	. . . . .
66	a. Thüringische	79	—	—	79	—	1	. . . . .
	b. Werra-E.	20	—	—	20	—	—	. . . . .
67	a. Warschau-Wiener	20	42	—	62	—	9	4 sechsrädrige Postwagen . . . . .
	b. Warschau-Bromberger	—	—	—	—	—	4	4 Postwagen . . . . .

108		109					110		111	112	

Transportmittel.

Anzahl der in Reserve vorhandenen		Gesammt-Ladungsfähigkeit					Durchschnittlich		Größte zulässige (Netto-) Belastung einer Güterwagen-Achse.	Durchmesser derselben (in der Nabe).	
a. eisernen Achsen.	b. stählernen Achsen.	a. der Gepäckwagen. Z.-Ctr.	b. der Güterwagen. Z.-Ctr.	c. der Equipage- u. Viehwagen. Z.-Ctr.	d. der Arbeitswagen. Z.-Ctr.	e. zusammen. Z.-Ctr.	pro Meile Bahnlänge. Zoll-Centner.	pro Kilometer Bahnlänge. Zoll-Centner.	Z.-Ctr.	Zoll.	
50	—	800	25 650	400	540	27 390	*3701*	*491*	100	4¼	34ab
—	—	280	7490	—	450	8220	*1957*	*259*	42	2¼	- c
33	—	480	7800	2080	—	10 360	*1897*	*252*	40 u. 100	3¾ u. 4¼	35
128	—	7800*	160 728	110 910	16 200	295 638	*6916*	*839*	100	4¾	36
5	—	120	4380	—	440	4940	*1098*	*146*	90	4¾	37
24	—	660	27 680	—	—	28 340	*5337*	*708*	100	4—4¾	38
287*	—	8900*	138 600	in Kol. 109b	2880	150 380*	*5802**	*770*	100	4¼—4¾	39
10	—	480	3680	—	—	4160	*1726*	*229*	100	5¼	40
2344	—	14 380	874 755	13 430	—	902 565	*11 234*	*1492*	113	4—4¾	41
195	—	6820	182 600	89 040	—	278 460	*4891*	*649*	25 resp. 100*	2¾ resp. 4¾*	42a
—	—	160	36 000	—	670	36 830	*2120*	*281*	25	2¼	- b
7	—	400	—	—	—	400	*463*	*61*	—	—	43
1152	—	6400	1 000 870	12 480	21 800	1 041 550	*15 117*	*2007*	100	{ eiserne 5 / stählerne 4½ }	44
117	—	1240	32 810	—	1680	35 730	*1801*	*239*	100	3¾—5	45
300	—	in Kol. 109b	122 030	in Kol. 109b	—	122 030	*7382*	*980*	40—150	4,₂₀—5,₂₀	46
30	—	—	90	—	100	190	*237*	*32*	45	3½	47
12	11	1080	47 250	2406	—	50 736	*3475*	*461*	100	5	48
4	—	1080	20 240	360	—	21 680	*5617*	*746*	100	5	49
234	—	1500	201 735	2610	2925	208 770	*10 784*	*1432*	112,₅	5	50
2335	—	2760	122 450	in Kol. 109b	—	125 210	*10 711*	*1422*	100	3¾—7	51a
156	—	300	27 180	7835	480	35 795	*2503*	*332*	100	5	- b
—	—	900	84 820	2300	—	88 020	*7894*	*1048*	100	5	- c
120	—	1640	36 670	3100	—	41 410	*2149*	*285*	100	5 (engl.)	52
54	—	672	40 280	1488	2880	45 320	*5609*	*745*	100	4¾	53
32	—	750	8 210	280	—	9 240	*1495*	*198*	52,₅	3¾, 3¾, 4¾	54
292	102	6190	130 810	17 120	6000	160 120	*6890*	*915*	160	5¾ (engl.)	55
74	4	760	15 796	504	1152	18 212	*1917*	*255*	90	4¾	56
778	94	13 025	501 290	8997	—	523 312	*8398*	*1115*	115	3¾—4¾	57a
1274	98	17 570	537 970	71 256	—	626 796	*6802*	*903*	115	3¾—4¾	- b
212	14	3265	132 155	13 124	—	148 544	*7097*	*942*	115	3¾—4¾	- c
74	—	720	29 406	—	—	30 126	*2977*	*395*	90	4 15/16	58
—	—	3900	215 400	in Kol. 109b	240	219 540	*10 429*	*1384*	150	4¾	59a
—	—	1400	51 200	2500	—	55 100	*6579*	*873*	150	4¾	- b
—	—	600	—	—	—	600	*291*	*39*	—	—	- c
561	100	13 900	442 470	13 130	17 200	486 700	*7949*	*1055*	100	5	60
—	—	20 340	1 022 300	in Kol. 109b	47 800	1 090 440	*6229*	*827*	100	4¾	61a
41	—	550	13 200	11 200	—	24 950	*2559*	*340*	100	4¾	- b
92	—	12 600	219 880	in Kol. 109b	12 800	245 280	*3525*	*468*	80 u. 100	3 15/16	- c
—	—	2400	75 200	16 400	6000	100 000	*3820*	*507*	100	4 15/16	62
nicht net.	nicht net.	1680	32 190	in Kol. 109b	520	34 390	*5118*	*679*	100	5¼	63
215	—	4890*	167 110	42 540	40 000	254 540	*3292*	*437*	84	4¾	64
—	—	640	15 975	2890	6835	26 340	*3679*	*488*	90	5	65
211	—	3300	158 410	2720	—	164 430	*4413*	*586*	100	3½—5	66a
39	—	1440	35 650	in Kol. 109b	—	37 090	*1638*	*217*	60	4 15/16—4¾	- b
—	—	1920	233 610	= c 109b	4100	239 630	*5165*	*686*	100	5	67a
—	—	2160	53 520	8533	—	64 213	*3434*	*456*	100	5	- b

		113			114			115		
		II. Anschaffungskosten der								
		Lokomotiven und Tender			Personenwagen			Gepäckwagen		
	I. Staatsbahnen.	a. überhaupt. Thlr.	b. durchschnittlich pro Meile Bahnlänge. Thlr.	b. durchschnittlich pro Kilometer Bahnlänge. Thlr.	a. überhaupt. Thlr.	b. durchschnittlich pro Meile Bahnlänge. Thlr.	b. durchschnittlich pro Kilometer Bahnlänge. Thlr.	a. überhaupt. Thlr.	b. durchschnittlich pro Meile Bahnlänge. Thlr.	b. durchschnittlich pro Kilometer Bahnlänge. Thlr.
1	Badische	2 561 434	*34 193*	*4540*	1 185 849	*15 830*	*2102*	171 294	*2287*	*304*
2	Bayerische (u. gepcht. Zwgb.)	5 703 605	*29 027*	*3854*	1 783 360	*9076*	*1205*	438 629*	*2232*	*296*
3	Braunschweigische	1 212 201	*42 713*	*5671*	328 243	*11 566*	*1536*	54 713	*1928*	*256*
4	Hannoversche	3 126 944	*26 071*	*3461*	896 150*	*7472*	*992*	160 977*	*1342*	*178*
5	Main-Neckar	373 159	*32 114*	*4264*	179 090	*15 412*	*2046*	in Kol. 116a	in Kol. 116b	in Kol. 116b
6	Main-Weser	818 904	*30 797*	*4089*	332 934	*12 521*	*1662*	61 096	*2298*	*305*
7	Nassauische	547 502	*21 830*	*2898*	271 501	*10 825*	*1437*	31 819	*1269*	*168*
8	Preuß. a. Niederschles.-Märk.	2 859 971	*45 138*	*5993*	687 654	*10 853*	*1441*	115 159	*1818*	*241*
	" b. Schles.-Gebirgsb.									
9	" Ostbahn	2 370 426	*21 681*	*2879*	797 768	*7297*	*969*	134 530	*1230*	*163*
10	" Saarbrücker (u. Trier)	876 571	*45 527*	*6044*	179 186	*9306*	*1236*	46 288	*2405*	*319*
11	" Westfälische	804 734	*24 560*	*3261*	207 544	*6334*	*841*	51 582	*1574*	*209*
12	Sächsische östliche	943 852	*36 697*	*4872*	358 580	*13 942*	*1851*	in Kol. 116a	in Kol. 116b	in Kol. 116b
13	Sächsische westliche	2 196 378	*43 202*	*5736*	536 508	*10 533*	*1401*	" " 116a	" " 116b	" " 116b
14	Württembergische	2 083 958	*27 838*	*3696*	781 766	*10 443*	*1386*	89 383	*1194*	*159*
	II. Privatbahnen									
	a) unter Staatsverwaltg.									
15	Aach.-Düss. Ruhrorter a. Aach.-Düssel. b. Ruhrort-Crf.	579 874	*34 048*	*4520*	191 864	*11 266*	*1496*	38 552	*2264*	*301*
16	Bergisch-Märkische	2 547 563	*52 909*	*7024*	379 409	*8186**	*1087*	95 638	*2063**	*274*
17	a. Löbau-Zittauer	116 008	*25 722*	*3415*	29 681	*6581*	*874*	in Kol. 116a	in Kol. 116b	in Kol. 116b
	b Zittau-Reichenberger	116 809	*32 904*	*4368*	32 788	*9236*	*1226*	" " 116a	" " 116b	" " 116b
18	a. Oberschlesische b. Breslau-Posen-Glogauer	1 998 598	*32 288*	*4287*	408 213	*6862**	*911*	90 455	*1521**	*202*
19	Stargard-Posener	506 332	*22 374*	*2975*	151 452	*6692*	*888*	29 681	*1311*	*174*
20	Rhein-Nahe-E.	473 863	*29 579*	*3927*	90 086	*5623*	*747*	14 556	*909*	*121*
21	Wilhelms-Bahn	430 000	*18 321*	*2432*	59 147	*2521*	*335*	20 200	*861*	*114*
	b) in Privatverwaltung.									
22	Aachen-Mastrichter	296 400	*23 903*	*3173*	66 230	*5341*	*709*	15 417	*1243*	*165*
23	Alberts-Bahn	126 858	*24 825*	*3296*	42 563	*23 516**	*3122**	—	—	—
24	Altona-Kieler	289 430*	*15 477*	*2055*	131 287*	*7021*	*932*	in Kol. 116a	in Kol. 116b	in Kol. 116b
25	Aussig-Teplitzer	124 860	*35 472*	*4710*	60 356	*24 940**	*3311**	" " 116a	" " 116b	" " 116b
26	Bayerische Ostbahnen	1 600 095	*20 357*	*2703*	774 189	*9849*	*1308*	134 955	*1717**	*228*
27	Berlin-Anhaltische	1 037 326	*21 109*	*2802*	375 014	*7632*	*1013*	30 639	*623*	*83*
28	a. Berlin-Hamburger b Hamburg-Bergedorfer	1 313 769	*33 076*	*4391*	504 332	*12 697*	*1686*	48 432	*1219*	*162*
29	Berlin-Potsdam-Magdebgr.	855 600	*43 787*	*5814*	398 744	*20 406*	*2709*	93 132	*4766*	*633*
30	Berlin-Stettiner a. Stammbahn	835 400	*37 145*	*4932*	227 146	*10 100*	*1341*	34 952	*1554*	*206*
	b. Hinterpommer.	481 000	*21 096*	*2801*	163 668	*7178*	*953*	30 954	*1358*	*180*
	c. Vorpommersche	536 715	*17 615*	*2339*	271 072	*8896*	*1181*	29 693	*974*	*130*
31	Böhmische Westbahn	495 320	*18 579*	*2467*	226 100	*8481*	*1126*	21 840*	*819*	*109*
32	Breslau-Schweidnitz-Freib.	704 583	*30 775*	*4086*	241 152	*10 533*	*1399*	15 915	*695*	*92*
33	Brünn-Rossitzer	85 770	*22 872*	*3036*	16 349	*4359*	*578*	1680	*448*	*59*

116			117	118	119	120	
Transportmittel.							
Güterwagen (incl. Equipage- und Viehwagen)			Arbeitswagen.	Schneepflüge und Draisinen.	Sonstige Transportmittel.	Achsen und Räder für die Postwagen (soweit solche die Bahnverwaltung zu liefern hat).	
a. überhaupt.	b. durchschnittlich pro Meile Bahnlänge.	pro Kilometer					
Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	
2 311 794	*30 861*	*4097*	4943	in Kol. 117	46 417	—	1
3 636 254	*18 506*	*2457*	in Kol. 116a	" " 119	64 177*	1 823 026*	2
1 402 408	*49 415*	*6561*	868	—	—	—	3
3 902 920	*32 541*	*4322*	119 367	—	—	—	4
348 522	*29 993*	*3982*	in Kol. 118	2472	—	223	5
688 441	*25 891*	*3437*	59 986	1500	—	—	6
829 903	*33 090*	*4394*	—	280	1509	—	7
3 815 270	*60 216*	*7995*	70 850	in Kol. 117	in Kol. 117	—	8
3 134 932	*28 674*	*3807*	141 834	10 422	20 451	—	9
1 891 542	*98 262*	*13 046*	50 360	—	—	—	10
1 066 902	*32 561*	*4323*	34 048	1402	7784	—	11
1 159 542	*45 083*	*5986*	7448	1313	—	—	12
3 170 083	*62 354*	*8278*	5550	2105	—	—	13
1 978 737	*26 432*	*3509*	21 250	751	10 012	55 087*	14
1 148 280	*67 427*	*8952*	17 709	in Kol. 119 " " 119	18 000 196 060	—	15
4 439 734	*92 206*	*12 242*	—	—	3500	in Kol. 115	16
57 593	*12 770*	*1695*	4941	—	—	—	17a
98 595	*27 773*	*3687*	200	—	—	—	- b
4 108 996	*66 381*	*8813*	—	—	—	—	18
486 908	*21 516*	*2856*	67 198	—	—	—	19
585 480	*36 547*	*4852*	23 680	—	81 375*	—	20
922 248	*39 312*	*5219*	—	250	—	—	21
300 580	*24 240*	*3218*	—	400	—	—	22
468 246	*91 633*	*12 166*	600	—	—	—	23
311 098*	*16 636*	*2209*	in Kol. 116a	941	234	7975*	24
269 705	*76 621*	*10 173*	1445	2040	—	—	25
1 907 270	*24 265*	*3222*	48 941	1600	—	—	26
1 197 783	*24 375*	*3236*	23 910	3900	—	—	27
1 668 535	*42 007*	*5577*	42 250	2000	4034	—	28
1 181 548	*60 468*	*8028*	27 160	—	—	—	29
625 685	*27 821*	*3694*	39 428	1230	2109	21 900*	30a
438 149	*19 217*	*2551*	4388	1468	—	5600*	- b
567 945	*18 640*	*2475*	34 853	900	810	13 480*	- c
780 780	*29 287*	*3888*	6933	9800	—	—	31
1 146 375	*50 071*	*6648*	—	490	—	—	32
90 916	*24 241*	*3219*	—	1362	1756	—	33

II. Anschaffungskosten der

II. Privatbahnen. (Forts.)	113	114		115		
	Lokomotiven und Tender			Personenwagen		
	a. überhaupt. Thlr.	b. durchschnittlich pro Meile Bahnlänge. Thlr.	b. durchschnittlich pro Kilometer Bahnlänge. Thlr.	a. überhaupt. Thlr.	b. durchschnittlich pro Meile Bahnlänge. Thlr.	b. durchschnittlich pro Kilometer Bahnlänge. Thlr.
34 Buschtêhrader a. Kralup-Kladno	124 202	29 276	3887	9995	2414	320
34 Buschtêhrader b. Prag-Wejhybka	39 262	12 043	1599	14 109	1891	251
34 Buschtêhrader c. Pferde-Bahn	—	—	—			
35 Frankfurt-Hanauer	167 168*	30 617	4065	107 078*	19 611	2604
36 Galizische Carl-Ludwig-B.	2 020 527	43 164	5731	339 686	7257	964
37 Glückstadt-Elmshorner	43 072	9572	1271	13 839	3075	408
38 Graz-Köflacher	67 509	12 713	1688	18 339	3453	458
39 Hessische Ludwigs-E.	961 772*	37 105*	4926	294 388*	11 357*	1508
40 Homburger	58 057	24 090	3199	53 670	22 269	2957
41 Kaiser Ferdinands Nordb.	4 154 425	51 711	6865	744 551	9267	1230
42 Kaiserin Elisabeth a. Lokom.-Bahn	2 113 133*	39 788	5283	1 077 973	18 935	2514
42 Kaiserin Elisabeth b. Pferde-Bahn	—	—	—	—*	—	—
43 Kirchheimer	19 088	22 067	2930	12 543	14 501	1925
44 Köln-Mindener (u. Gießener)	4 248 512	61 662	8187	567 829	8241	1094
45 Kurf. Friedr. Wilh. Nordb	613 435	30 966	4111	163 944	8276	1099
46 Leipzig-Dresdener	832 971	50 391	6691	in Kol. 114a	in Kol. 114b	in Kol. 114b
47 Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	38 665	48 331	6412	29 318	36 648	4862
48 Lübeck-Büchener (u. Hambrg.)	251 282	17 211	2285	86 813	5946	790
49 Lüttich-Mastrichter	75 184	19 478	2586	39 834	10 320	1370
50 Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	818 317	42 268	5612	275 542	14 233	1890
51 a. Magdeburg-Halberstädter	675 000	57 742	7666	254 772	21 794	2893
b. Magdeb.-Wittenbergesche	345 000	24 126	3203	104 472	7306	970
c. Cöthen-Wegelebener	135 000	12 108	1608	73 900	7427*	986*
52 Mecklenburgische	432 500	22 444	2980	121 000	6279	834
53 Mohacs-Fünfkirchener	197 221	24 408	3241	27 712	3430	455
54 Neisse-Brieger	114 670	18 555	2463	33 178	5369	713
55 Niederländische Rhein-E.	864 658	37 206	4939	377 217	16 231	2155
56 Niederschlesische Zweigbahn	202 648	21 331	2832	57 903	6095	809
57 a. Oesterreichische nördliche	2 667 520	42 810	5684	584 459	9380	1245
b. Oesterreich. südöstliche	3 206 546	34 797	4620	746 149	8097	1075
c. Wien-Neu-Szönyer	549 264	26 243	3484	150 050	7169	952
58 Oppeln-Tarnowitzer	147 900	14 615	1940	17 775	1756	233
59 a. Pfälzische Ludwigsbahn	653 476	31 044	1120	185 475	8811	1169
b. Pfälzische Maximiliansb.	227 485	27 211	3613	51 175	6121	813
c. Neustadt-Dürkheimer	43 028	20 837	2766	7343	3556	472
60 Rheinische	2 213 957	36 158	4801	771 549	12 601	1673
61 a Südbahn, Oesterreichische	5 816 044	33 225	1111	1 063 862	6077	807
b. Nordtiroler	—	—	—	—	—	—
c. Venetianische u. Südtirol.	1 822 292	26 186	3478	492 252	7074	939
62 Süd-Norddeutsche	967 978	36 974	4909	226 249	8642	1147
63 Taunus-Bahn	257 866	38 373	5095	176 679	26 292	3491
64 Theiß-Bahn	1 816 914	23 502	3120	511 811	6620	879
65 Tilsit-Insterburger	85 800	11 983	1591	35 417	4947	657
66 a. Thüringische	1 298 121	34 840	4626	324 945	8721	1158
b. Werra-E.	506 800	22 385	2972	122 750	5422	720
67 a. Warschau-Wiener	1 351 485*	29 126	3867	182 795*	3939	523
b Warschau-Bromberger	—*	—	—	—	—	—

	Gepäckwagen		
	a. überhaupt. Thlr.	b. durchschnittlich pro Meile Bahnlänge. Thlr.	b. durchschnittlich pro Kilometer Bahnlänge. Thlr.
34 Buschtêhrader a. Kralup-Kladno	2394	578	77
34 Buschtêhrader b. Prag-Wejhybka	2559	343	45
34 Buschtêhrader c. Pferde-Bahn			
35 Frankfurt-Hanauer	9892*	1812	241
36 Galizische Carl-Ludwig-B.	in Kol. 116a	in Kol. 116b	in Kol. 116b
37 Glückstadt-Elmshorner	1400	311	41
38 Graz-Köflacher	4460	840	111
39 Hessische Ludwigs-E.	85 360*	3293*	437
40 Homburger	4934	2047	272
41 Kaiser Ferdinands Nordb.	161 559	2011	267
42 Kaiserin Elisabeth a. Lokom.-Bahn	in Kol. 116a	in Kol. 116b	in Kol. 116b
42 Kaiserin Elisabeth b. Pferde-Bahn	—	—	—
43 Kirchheimer	in Kol. 114a	in Kol. 114b	in Kol. 114b
44 Köln-Mindener (u. Gießener)	135 565	1968	261
45 Kurf. Friedr. Wilh. Nordb	20 800	1050	140
46 Leipzig-Dresdener	in Kol. 116a	in Kol. 116b	in Kol. 116b
47 Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	—	—	—
48 Lübeck-Büchener (u. Hambrg.)	12 548	859	114
49 Lüttich-Mastrichter	7360	1907	253
50 Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	in Kol. 116a	in Kol. 116b	in Kol. 116b
51 a. Magdeburg-Halberstädter	" " 116a	" " 116b	" " 116b
b. Magdeb.-Wittenbergesche	8280	579	77
c. Cöthen-Wegelebener	10 800	1085*	144*
52 Mecklenburgische	12 000	623	83
53 Mohacs-Fünfkirchener	4965	614	82
54 Neisse-Brieger	—	—	—
55 Niederländische Rhein-E.	76 915	3310	439
56 Niederschlesische Zweigbahn	6618	697	93
57 a. Oesterreichische nördliche	136 366	2188	291
b. Oesterreich. südöstliche	198 048	2149	286
c. Wien-Neu-Szönyer	34 498	1648	219
58 Oppeln-Tarnowitzer	9440	933	124
59 a. Pfälzische Ludwigsbahn	38 015	1806	239
b. Pfälzische Maximiliansb.	13 542	1620	215
c. Neustadt-Dürkheimer	3900	1889	251
60 Rheinische	128 088	2092	278
61 a Südbahn, Oesterreichische	in Kol. 116a	in Kol. 116b	in Kol. 116b
b. Nordtiroler	—	—	—
c. Venetianische u. Südtirol.	170 066	2444	325
62 Süd-Norddeutsche	21 918	837	111
63 Taunus-Bahn	in Kol. 116a	in Kol. 116b	in Kol. 116b
64 Theiß-Bahn	107 880*	1395	185
65 Tilsit-Insterburger	7008	979	130
66 a. Thüringische	48 298	1296	172
b. Werra-E.	25 050	1107	147
67 a. Warschau-Wiener	35 702*	769	102
b Warschau-Bromberger	—	—	—

116			117	118	119	120	
Transportmittel.							
Güterwagen (incl. Equipage- und Viehwagen)			Arbeits-wagen.	Schneepflüge und Draisinen.	Sonstige Transport-mittel.	Achsen und Räder für die Postwagen (soweit solche die Bahnverwaltung zu liefern hat).	
a. überhaupt.	b. durchschnittlich pro Meile	pro Kilometer Bahnlänge.					
Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	
104 191	*25 166*	*3311*	862	2450	510	—	34a
34 983	*4689*	*622*	980	—	3194	—	- b u. c
77 643*	*14 220*	*1888*	—	445	—	—	35
2 160 414*	*46 153*	*6128*	in Kol. 116	13 157	7056	—	36
28 239	*6275*	*831*	1627	—	216	1066	37
95 291	*17 945*	*2382*	—	300	—	—	38
781 980*	*30 169**	*4005*	10 588	2200	33 940	in Kol. 115a	39
19 566	*8119*	*1078*	—	—	—	—	40
6 125 952	*76 250*	*10 123*	28 891	39 853	—	—	41
1 483 795*	*27 938*	*3752*	109 037	in Kol. 117	19 640	—	42a
—	—	—	—	—	—	—	- b
—	—	—	—	—	—	—	43
6 256 424	*90 805*	*12 056*	79 841	6100	—	—	44
326 032	*16 458*	*2185*	7280	330	—	—	45
1 100 412	*66 571*	*8839*	—	—	in Kol. 116a	—	46
350	*438*	*58*	250	—	—	—	47
300 750	*20 599*	*2735*	—	—	—	—	48
71 092	*18 418*	*2445*	—	—	—	—	49
1 360 919	*70 295*	*9333*	in Kol. 116a	904	—	—	50
923 400	*78 991*	*10 487*	—	350	—	—	51a
348 259	*21 354*	*3234*	in Kol. 116a	350	—	—	- b
466 744	*41 860*	*5558*	—	—	—	—	- c
374 750	*19 447*	*2582*	in Kol. 116a	900	—	—	52
284 233	*35 177*	*4670*	28 731	2932	—	—	53
76 230	*12 335*	*1638*	—	574	1897	—	54
1 000 935	*43 070*	*5718*	11 822	355	—	—	55
141 215	*14 865*	*1974*	17 156	—	—	—	56
3 554 473	*57 045*	*7574*	—	22 908	12 477*	—	57a
4 700 832	*51 013*	*6773*	—	21 182	32 887*	—	- b
1 114 012	*53 225*	*7067*	—	8968	6852*	—	- c
201 252	*19 887*	*2640*	—	80	—	—	58
1 095 958	*52 064*	*6910*	600	500	900	—	59a
310 619	*37 155*	*4933*	—	150	—	—	- b
—	—	—	—	—	—	—	- c
2 212 094	*36 127*	*4796*	68 800	1080	12 730	—	60
5 112 956	*29 209*	*3878*	in Kol. 116a	in Kol. 116a	in Kol. 116a	—	61a
—	—	—	—	—	—	—	- b
1 340 848	*19 267*	*2559*	50 982	7896	—	—	- c
545 927	*20 853*	*2768*	7430	6877	—	—	62
222 657	*33 133*	*4399*	—*	—	—*	—	63
1 449 487	*18 749*	*2489*	132 957	14 907	in Kol. 115	—	64
153 792	*21 479*	*2852*	in Kol. 116a	450	—	—	65
1 192 523	*32 005*	*4249*	10 850	188	—	—	66a
310 955	*13 735*	*1824*	11 560	—	—	—	- b
1 462 054*	*31 510*	*4183*	66 400*	6750*	in Kol. 114a	—	67a
—	—	—	—	—	—	—	- b

Abſchnitt D.

Betriebs-Reſultate.

121 | 122

I. Leistungen der Transportmittel im Betriebsjahre 1865.

A. Lokomotiven.

	I. Staatsbahnen.	Die Lokomotiven haben zurückgelegt: a. vor Courier- u. Schnell- (Eil-) Zügen. Meilen.	b. vor Personen- (Post-) Zügen. Meilen.	c. vor Güter- Zügen. Meilen.	d. vor gemischten Zügen. Meilen.	e. als vorgelegte Reserve-Maschinen. Meilen.	f. vor Material- und Arbeitszügen. Meilen.	g. leer. Meilen.	h. zusammen. Meilen.	Davon Nutzmeilen.
1	Badische	55 872	249 337	125 834	7181	5208	2815	1012	447 259	443 432*
2	Bayerische (u. gep. Zweigb.)	184 633	170 045	446 137	64 310	121 437	4036	202	990 800	986 562
3	Braunschweigische	37 278	65 264	73 259	—	24 619*	—	4660	205 080	200 420
4	Hannoversche	in Kol. 121c	in Kol. 121c	629 125	in Kol. 121c	in Kol. 121c	20 101	—	649 226	649 226
5	Main-Neckar	17 238	46 858	9271	8390	399	293	630	83 079	82 449
6	Main-Weser	39 420	29 303	39 580	25 480	2215	4836	2053	142 887*	140 834*
7	Nassauische	—	98 142	45 987	—	2225	276	1990	148 620	146 630
8	Preuß. a. Niederschl.-Märk. b. Schles. Gebirgsb.	48 042	149 267	272 177	—	—*	12 897	55 275	537 658	482 383
9	" Ostbahn	154 713	94 416	127 493	—	16 845	18 947	37 035	449 449	412 414
10	" Saarbrücker (u. Trier)	—	52 995	83 267	in Kol. 121c	9704	3562	4264	153 792	149 528
11	" Westfälische	—	40 645	76 802	" " 121c	4634	5542	7267	134 890	127 623
12	Sächsische östliche	19 605	84 483	45 684	9139	6823	1422	12 400	179 556	167 156
13	Sächsische westliche	32 608	139 059	222 976	19 840	—	3692	32 900	451 075	418 175
14	Württembergische	22 517	220 931	98 860	35 965	46 445*	492	28 783	453 993	425 210
	II. Privatbahnen									
	a) unter Staatsverwaltg.									
15	Aach.-Düss. Ruhrorter a. Aach.-Düsseld. b. Ruhrort-Cref.	12 471	42 007	25 692	12 410	4022	927	6500	104 029	61 706* 5498 35 823
16	Bergisch-Märkische	15 013	144 100	182 077	—	24 368	7772	34 775	408 105	373 330
17	a. Löbau-Zittauer	4	—	2176	13 039	865	122	1623	17 829	16 206
	b. Zittau-Reichenberger	—	—	1754	10 729	838	—	994	14 315	13 321
18	a. Oberschlesische b. Breslau-Posen-Glogauer	19 053	89 168	284 151	in Kol. 121c	25 017	2569	25 909	445 867	419 958*
19	Stargard-Posener	—	24 971	33 271	" " 121c	6584	2774	6769	74 369	67 600
20	Rhein-Nahe-E.	—	29 746	60 817	" " 121c	8827	934	3540	103 864	100 324
21	Wilhelms-Bahn	5548	5788	43 883	" " 121c	139	3092	171	58 621	58 450
	b) in Privatverwaltung.									
22	Aachen-Mastrichter	10 188	18 582	20 828	—	169	—	1958	51 725	49 767
23	Albertsbahn	—	8568	28 116	—	—	—	—	36 684	36 684
24	Altona-Kieler	in Kol. 121b	50 600	19 071	in Kol. 121c	—	6377	1844	77 892	76 048
25	Aussig-Teplitzer	—	1778	4637	5786	—	525	473	13 199	12 726
26	Bayerische Ostbahnen	56 366	103 777	178 083	in Kol. 121c	15 886	3805	2449	360 366	357 917
27	Berlin-Anhaltische	73 137	54 772	56 590	19 049	2318	3429	6600	215 895	209 295
28	a. Berlin-Hamburger b. Hamburg-Bergedorfer	39 704	31 162	62 858	74 370	28 546	23 491	24 927	285 058	260 131
29	Berlin-Potsdam-Magdebrg.	28 297	65 498	58 121	in Kol. 121c	—	2234	4305	158 455	154 150
30	Berlin-Stettiner a. Stammbahn	11 118	64 025	41 871	" " 121c	8282	7695	7121	140 112	132 991
	b. Hinterpommer.	11 161	37 547	17 725	" " 121c	3185	1217	5053	75 878	70 835
	c. Vorpommersche	13 826	39 570	26 316	" " 121c	2019	7824	5569	95 124	89 555
31	Böhmische Westbahn	—	48 228	31 417	958	4733	565	5919	91 820	85 901
32	Breslau-Schweidnitz-Freib.	—	49 343	41 328	—	in Kol. 121f	44 644*	2985	138 300	135 315
33	Brünn-Rossitzer	—	22	118	5362	2	18	12	5534	5522

	II. Privatbahnen. (Forts.)	121								122
		I. Leistungen der Transportmittel im Betriebsjahre 1865.								
		A. Lokomotiven.								
		Die Lokomotiven haben zurückgelegt:								
		a. vor Courier- u. Schnell- (Eil-) Zügen. Meilen	b. vor Personen- (Post-) Zügen. Meilen.	c. vor Güter- Zügen. Meilen.	d. vor gemischten Zügen. Meilen.	e. als vorgelegte Reserve-Maschinen. Meilen.	f. vor Material- und Arbeitszügen. Meilen.	g. leer. Meilen.	h. zusammen. Meilen.	Davon Nutzmeilen.
34	Buschtéhrader a. Kralup-Kladno	—	111	10 342	15 802	226	81	701	27 263	26 562
	Buschtéhrader b. Prag-Weßhybka									
	Buschtéhrader c. Pferde-Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—
35	Frankfurt-Hanauer	8097	13 107	—	12 368	in Kol. 121e	1568*	567	35 707	35 140*
36	Galizische Carl-Ludwig-B.	—	32 965	50 925	34 888	—	2999	1760	123 537	121 777
37	Glückstadt-Elmshorner	—	—	—	7957	—	361	59	8377	8318
38	Graz-Köflacher	—	4514	7076	4015	—	182	833	16 620	15 787
39	Hessische Ludwigs-E.	44 299	85 884	52 090	in Kol. 121c	1070	6705*	in Kol. 121c	190 048	182 273*
40	Homburger	4720	8065	—	1825	350	153	309	15 422	15 113
41	Kaiser Ferdinands Nordb.	6302	125 151	259 173	55 311	18 456	1272	760	466 423*	465 665
42	Kaiserin Elisabeth a. Lokom.-Bahn	47 460	82 791	57 021	72 715	15 031	4656	9083	288 757	279 674
	Kaiserin Elisabeth b. Pferde-Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—
43	Kirchheimer	—	in Kol. 121d	—	4068	—	—	—	4068	4068
44	Köln-Mindener (u. Gießener)	110 280	179 119	437 459	—	in Kol. 121a-c	in Kol. 121a-c	59 486	786 344	726 858
45	Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	in Kol. 121c	in Kol. 121c	104 228	in Kol. 121c	" " 121c	289	in Kol. 121c	104 517	104 517
46	Leipzig-Dresdener	27 365	49 421	56 060	19 345	6485	—	6485	165 161	158 676
47	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth.)	—	8400	—	—	46	—	—	8446	8446
48	Lübeck-Büchener (u. Hambrg.)	—	28 607	2226	—	—	8006	—	38 839	30 833
49	Lüttich-Mastrichter	—	14 092	8330	—	—	—	—	22 422	22 422
50	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	11 534	36 947	68 016	4380	15 639	684	4384	141 584	137 200
51	a. Magdeburg-Halberstädter	14 171	24 306	47 708	—	—	5044	3681	94 910	91 229
	b. Magdebg.-Wittenbergesche	20 475	in Kol. 121a	33 056	in Kol. 121c	414	1196	—	55 141	55 141
	c. Cöthen-Wegelebener	1693	1710	1483	9455*	—	1562*	104	16 007	15 903
52	Mecklenburgische	—	26 400	11 813	21 145	2185	2152	1084	64 779	63 695
53	Mohacs-Fünfkirchener	—	—	5566	9788	58	9	206	15 627	15 421
54	Neisse-Brieger	—	6	217	13 578	393	359	379	14 932	14 553
55	Niederländische Rhein-E.	47 083	73 737	53 151	9556	—	9059	39 065*	231 651	192 586
56	Niederschlesische Zweigbahn	—	8493	8286	6935	1008	913	1079	26 714	25 635
57	a. Oesterreichische nördliche	10 579	81 452	182 364	49 489	10 423	1904	11 068	347 279	336 211
	b. Oesterreich. südöstliche	10 524	80 966	200 056	41 780	5097	2758	6376	347 557	341 181
	c. Wien-Neu-Szönyer	—	22 708	21 049	3523	8	254	605	48 147	47 542
58	Oppeln-Tarnowitzer	—	—	—	23 861*	6	—	296*	24 163	23 867
59	a. Pfälzische Ludwigsbahn	in Kol. 121b	92 382	101 702	—	—	in Kol. 121e	19 630*	213 714	194 084
	b. Pfälzische Maximiliansb.	" " 121b	30 758	29 720	in Kol. 121c	in Kol. 121c	" " 121c	1433	61 911	60 478
	c. Neustadt-Dürkheimer	—*	38	—	3018	—	4721	in Kol. 121f	7777	7777*
60	Rheinische	72 615	206 648	133 084	—	—	5057	151 300*	568 704	417 404
61	a. Südbahn, Oesterreichische	20 140	195 588	435 086	138 917	18 660	4651	25 558	838 600	813 042
	b. Nordtiroler	—	9176	419	7049	14	101	958	17 717	16 759
	c. Venetianische u. Südtirol.	—	156 394	58 456	in Kol. 121b	6329	12 143	1580	234 902	233 322
62	Süd-Norddeutsche	—	32 199	22 256	20 457	6739	1140	5654	88 445	82 791
63	Taunus-Bahn	12 964	29 427	3657	in Kol. 121b	1517	—	—	47 565	46 048
64	Theiß-Bahn	—	36 086	29 680	47 167	61	2519	517	116 030	115 513
65	Tilsit-Insterburger	—*	2682*	—	4722	13	1473	186	9477	9291
66	a. Thüringische	47 343	79 399	81 926	in Kol. 121c	22 206	4090	15 109	250 073	234 964
	b. Werra-E.	—	18 396	5297	31 098	5151	188	6780	66 910	60 130
67	a. Warschau-Wiener	in Kol. 121c	in Kol. 121c	170 479	in Kol. 121c	7708	11 363	8574	198 124	189 550
	b. Warschau-Bromberger	—	" " 121c	43 172	" " 121c	572	1300	1247	46 291	45 044

		123				124				125		126		
		(Forts.) **I. Leistungen der**												
		(Fort.) **A. Loko-**												
		Im Betriebsjahre 1865 wurden abgelassen:				Durchschnittliche Anzahl der Wagen-Achsen in den				Zur Feuerung der Lokomotiven Holz z. Anheizen.		Holz zur Feuerung während der Fahrt.		
	I. Staatsbahnen.	a. Courier- und Schnell-Züge. Anz.	b. Personen-Züge. Anz.	c. Güter- u. gemischte Züge. Anz.	d. Mater.- und Arbeits-Züge. Anz.	a. Courier- und Schnell-Zügen. Achsen.	b. Personen-Zügen. Achsen.	c. Güter- und gemischten Zügen. Achsen.	d. Mater.- und Arbeits-Zügen. Achsen.	a. überhaupt Klftr.	b. pro Nutzmeile. Cbfß.	a. bei Nutzmeilen.	b. überhaupt Klftr.	c. pro Nutzmeile. Cbfß.
1	Badische	7725	33 581	8155	260	18	20	45	21	571	0,14	—	—	—
2	Bayerische (u. gepcht. Zwgb.)	—*	—	—	—	—*	—	—	—	3286	0,36	—	—	—
3	Braunschweigische	3956	11 434	15 398	1646	19	19	70	—	536,19*	0,29	—	—	—
4	Hannoversche	i. R. 123c	in Kol. 123c	72 909*	—	i. R. 124c	i. R. 124c	41,80*	27,88	2834	0,47	—	—	—
5	Main-Neckar	1460	4380	1440	300	—	—	—	—	125	0,16	—	—	—
6	Main-Weser	1460	1727	3675	2049	26,22	27,63	56,69	31,0	369,47	0,393	—	—	—
7	Nassauische	—	6245	3598	49	—	16,0	60,0	12,0	178,0	0,13	—	—	—
8	Preuß. a. Niederschles.-Märk.	2144	8590	8415	3960	19,1	25,18	109,93	41,64	1252	0,28	—	—	—
	" b. Schles. Gebirgsb.													
9	" Ostbahn	3669	3396	4016	—*	18,3	29,4	79,7	38,8	941,69	0,247	—	—	—
10	" Saarbrücker (u. Trier)	—	8200	30 924	2507	—	16,0	52,0	40,0	215,33*	0,156	—	—	—
11	" Westfälische	—	2432	7137	309	—	20,0	57,0	28,0	339,83	0,29	—	—	—
12	Sächsische östliche	1825	9484	6267	262	15,0	29,0	96,0	25,0	224	0,14	—	—	—
13	" westliche	844	2224	3804	58	14,0	29,0	83,0	33,0	141	0,04	—	—	—
14	Württembergische	942*	17 305	6813	166	20,0	26,0	52,0	20,0	563*	0,168	—	—	—
	II. Privatbahnen													
	a) unter Staatsverwaltg.													
15	Aach.-Düss. Ruhrorter	a. Aach.-Düsseld. 730	2183	7205	—	17,0	19,0	76,0	6,0	21,985*	0,025	—	—	—
		b. Ruhrort-Crf. 730	2150	4158	—									
16	Bergisch-Märkische	730	22 744	32 941	2612	18,0	19,0	66,0	29,0	442	0,128	—	—	—
17	a. Löbau-Zittauer	1	—	3397	178	23,0	—	58,0	13,0	20	0,13	—	—	—
	b. Zittau-Reichenberger	—	—	3616	—	—	—	48,0	—	13	0,11	—	—	—
18	a. Oberschlesische	732	4488	15 376	—*	16,1	20,9	86,9	31,5	512,1	0,13	—	—	—
	b. Breslau-Posen-Glogauer													
19	Stargard-Posener	—	1495	1459	—*	—	19,89	78,77	32,96	137,5	0,22	—	—	—
20	Rhein-Nahe-E.	—	2354	6189	682	—	15,0	46,7	32,4	140,24	0,151	—	—	—
21	Wilhelms-Bahn	730	805	5907	251	12,0	15,0	51,0	31,0	224	0,41	—	—	—
	b) in Privatverwaltung.													
22	Aachen-Mastrichter	822	2364	5811	—	14,0	15,0	84,0	—	46,1	0,10	—	—	—
23	Albertsbahn	—	4142	2299	—	—	28,0	85,0	—	28	0,082	—	—	—
24	Altona-Kieler	767	2309	3365	2873	14,0	14,0	32,0	32,0	109	0,15	—	—	—
25	Aussig-Teplitzer	—	732	3791	530	—	19,0	58,0	12,0	103	0,90	—	—	—
26	Bayerische Ostbahnen	1460	8030	14 700	—	12,0	20,0	60,0	20,0	603,67	0,18	—	—	—
27	Berlin-Anhaltische	4578	7206	7790	467	18,94	22,33	82,1	29,6	515,62	0,366	—	—	—
28	a. Berlin-Hamburger	2201	1464	6592	2349	14,0	29,0	77,0	35,0	934	0,388	—	—	—
	b. Hamburg-Bergedorfer													
29	Berlin-Potsdam-Magdebrg.	1488	7481	4424	—	19,8	21,4	74,1	—	201	0,14	—	—	—
30	Berlin-Stettiner a. Stammbahn	i. R. 123b	9451	in Kol. 123b	980	12,0	28,0	89,0	40,0	203,68	0,17	—	—	—
	" b. Hinterpommer.	" " 123b	7086	" " 123b	169	17,0	19,0	59,0	14,0	92,43	0,14	—	—	—
	" c. Vorpommersche	" " 123b	10 045	" " 123b	809	19,0	20,0	45,0	30,0	126,27	0,13	—	—	—
31	Böhmische Westbahn	—	2297	3203	79	—	12,0	60,0	24,0	242,46	0,30	—	—	—
32	Breslau-Schweidnitz-Freib.	—	4380	3326	735	—	29,0	80,0	80,0	446,10	0,36	—	—	—
33	Brünn-Rossitzer	—	6	1508	8	—	18,0	51,0	30,0	117,83*	2,29	—	—	—

127					128		129					

Transportmittel im Betriebsjahre 1865.

motiven.

(einschließlich der Reservemaschinen) sind an Brennmaterial verbraucht:

Coaks, ungemischt mit anderen Brennstoffen.					Coaks als Zusatz zu		Steinkohlen, ungemischt.					
a.	b. überhaupt		c. pro Nutzmeile		a.	b.	a.	b. überhaupt		c. pro Nutzmeile		
bei Nutzmeilen.	brutto (d. h. incl. Anheiz., Stationir. u. Leerfahrt.)	netto (d. h. excl. Anheiz., Stationir. u. Leerfahrt.)	brutto	netto	Steinkohlen.	Braunkohlen.	bei Nutzmeilen.	brutto (d. h. incl. Anheiz., Stationir. u. Leerfahrt.)	netto (d. h. excl. Anheiz., Stationir. u. Leerfahrt.)	brutto	netto	
	Ztr.	Ztr.	Pfd.	Pfd.	Ztr. Coaks			Ztr.	Ztr.	Pfd.	Pfd.	
—	—	—	—	—	—	—	443 432	549 008	523 237	*123,89*	*118,0*	1
—	—	—	—	—	1182	—	521 548	1 141 203*	858 954*	—*	—*	2
—	—	—	—	—	in Kol. 130c	—	—	—	—	—	—	3
—	—	—	—	—	343 750	—	—	—	—	—	—	4
—	—	—	—	—	—	—	82 449	110 661	—	*134,22*	—	5
—	—	—	—	—	—	—	140 834	231 979	199 345	*164,72*	*141,55*	6
—	—	—	—	—	—	—	146 630	149 982	109 020	*102,29*	*74,35*	7
—	—	—	—	—	42 278*	—	—	—	—	—	—	8
—	—	—	—	—	—	—	412 414	655 362	540 334	*158,91*	*131,02*	9
—	—	—	—	—	—	—	149 528	321 534	260 438	*215,03*	*174,17*	10
—	—	—	—	—	—	—	127 623	235 015	162 819	*184,15*	*127,56*	11
—	—	—	—	—	32 656	in Kol. 128a	16 227	40 094	—	*247,08*	—	12
—	—	—	—	—	—	—	418 175	889 498	—	*212,71*	—	13
—	—	—	—	—	—	—	362 781	566 741	456 993	*156,22*	*125,97*	14
—	—	—	—	—	—	—	97 529	172 849	140 548	*177,23*	*144,11*	15
—	—	—	—	—	—	—	373 330	806 408	695 484	*216,0*	*186,29*	16
—	—	—	—	—	3897	—	—	—	—	—	—	17a
—	—	—	—	—	2653	—	—	—	—	—	—	-b
—	—	—	—	—	—	—	419 958	846 213	627 117	*201,50*	*149,33*	18
—	—	—	—	—	—	—	67 600	113 418	72 662	*167,77*	*107,47*	19
—	—	—	—	—	—	—	100 324	226 559	191 345	*225,93*	*190,73*	20
—	—	—	—	—	—	—	58 450	151 892	107 428	*259,86*	*183,80*	21
—	—	—	—	—	778*	—	—	—	—	—	—	22
—	—	—	—	—	—	—	36 684	47 566	—	*129,66*	—	23
16 680	16 920	—	*101,44*	—	—	—	59 368	68 490	—	*115,37*	—	24
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	25
—	—	—	—	—	—	—	357 917	591 280	529 058	*165,20*	*147,82*	26
—	—	—	—	—	1527*	—	205 866	407 340	362 514	*197,86*	*176,09*	27
9837	11 601	—	*117,93*	—	—	—	246 514	402 581	—	*163,31*	—	28
—	—	—	—	—	—	—	154 150	284 280	250 131	*184,43*	*162,26*	29
—	—	—	—	—	—	—	132 991	231 906	192 629	*174,38*	*144,84*	30a
—	—	—	—	—	—	—	70 835	95 296	79 637	*134,53*	*112,42*	-b
—	—	—	—	—	—	—	89 555	150 255	130 505	*167,78*	*145,73*	-c
—	—	—	—	—	—	—	85 901	216 904	—	*252,50*	—	31
—	—	—	—	—	—	—	135 315	352 244	—	*260,31*	—	32
—	—	—	—	—	—	—	5522	19 618	14 614	*355,27*	*264,65*	33

II. Privatbahnen. (Forts.)

(Forts.) **I. Leistungen der**

(Fort.) **A. Loko-**

		123				124				125		126		
		Im Betriebsjahre 1865 wurden abgelassen:				Durchschnittliche Anzahl der Wagen-Achsen in den				Zur Feuerung der Lokomotiven				
		a. Courier- und Schnell-Züge. Anz.	b. Personen-Züge. Anz.	c. Güter- u. gemischte Züge. Anz.	d. Mater.- und Arbeits-Züge. Anz.	a. Courier- und Schnell-Zügen. Achsen.	b. Personen-Zügen. Achsen.	c. Güter- und gemischten Zügen. Achsen.	d. Mater.- und Arbeits-Zügen. Achsen.	Holz z. Anheizen. a. überhaupt Klftr.	Holz z. Anheizen. b. pro Nutzmeile. Cbfß.	Holz zur Feuerung während der Fahrt. a. bei Nutzmeilen.	b. überhaupt Klftr.	c. pro Nutzmeile. Cbfß.
34	Buschtěhrader a. Kralup-Kladno	—	38	2522	25	—	18,0	70,0	24,0	101	0,41	—	—	—
	b. Prag-Wejhybka													
	c. Pferde-Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
35	Frankfurt-Hanauer	1460	3767	2367	1642*	16,0	24,0	48,0	36,0*	54,55	0,16	—	—	—
36	Galizische Carl-Ludwig-B.	—	728	3077	213	—	20,2	80,0	42,1	—	—	121 777	1126,0	1,0
37	Glückstadt-Elmshorner	—	—	1796	164	—	—	22,0	28,0	22	0,29	—	—	—
38	Graz-Köflacher	—	857	2077	82	—	28,37	54,10	41,0	38,9	0,266	—	—	—
39	Hessische Ludwigs-E.	7300	13 819	11 979	619	13,26	18,40	70,60	22,58	342*	0,203	—	—	—
40	Homburger	1888	3226	730	38	18,0	18,0	16,0	5,0	19	0,14	—	—	—
41	Kaiser Ferdinands Nordb.	644	7160	27 920	2730	10,0	30,0	86,0	36,0	1487	0,24	—	—	—
42	Kaiserin Elisabeth a. Lokom.-Bahn	1870	5661	7089	2262	13,0	28,0	58,0	16,0	2252	0,87	—	—	—
	b. Pferde-Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
43	Kirchheimer	—	in Kol. 123c	4520	—	—	8,0	14,0	—	7,12	0,19	—	—	—
44	Köln-Mindener (u. Gießener)	4380	18 543	35 489	ca. 3000	17,0	22,0	79,0	64,0	153	0,02	—	—	—
45	Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	1460	1095	3585	32	—	—	—	—	246	0,25	—	—	—
46	Leipzig-Dresdener	2190	6205	3650	—	20,0	35,0	120,0	—	200	0,14	—	—	—
47	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth.)	—	10 500	—	—	—	18,0	—	—	38	0,49	—	—	—
48	Lübeck-Büchener (u. Hambrg.)	—	—	—	—	—	—	—	—	131	0,46	—	—	—
49	Lüttich-Mastrichter	—	4380	1825	—	—	20,0	38,0	—	—	—	—	—	—
50	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	730	2328	8609	—	18,0	24,0	96,0	—	120	0,094	—	—	—
51	a. Magdeburg-Halberstädter	1707	2468	8922	—	21,8	26,8	78,3	—	156	0,183	—	—	—
	b. Magdebg.-Wittenbergesche	730	734	2190	—	12,0	20,0	66,0	—	229,6	0,45	—	—	—
	c. Cöthen-Wegelebener	166	332	3146*	918*	17,0	34,0	32,0	30,0	30,87	0,21	—	—	—
52	Mecklenburgische	—	—	—	—	—	21,0	36,0	13,0	167	0,28	—	—	—
53	Mohacs-Fünfkirchener	—	—	1910	—	—	—	58,85	—	325,4	2,28	3315	603,85	19,67
54	Neisse-Brieger	—	1	2225	93	—	13,0	33,0	20,0	20,5	0,15	—	—	—
55	Niederländische Rhein-E.	3930	7040	6919	1090	11,0	19,0	51,2	64,0	—	—	—	—	—
56	Niederschlesische Zweigbahn	—	904*	1808*	126	—	19,0	64,0	26,0	8,88	0,037	—	—	—
57	a. Oesterreichische nördliche	208	2177	12 607	L. R. 123c	11,27	23,89	69,0	48,0	1231	0,40	—	—	—
	b. Oesterreich. südöstliche	216	1594	13 664	" " 123c	14,16	25,98	81,0	50,0	3024	0,96	—	—	—
	c. Wien-Neu-Szönyer	—	1458	2139	—	—	15,49	82,0	42,0	440	1,0	2137	510	25,774
58	Oppeln-Tarnowitzer	—	—	2223	—	—	—	31,1	—	17,5	0,08	—	—	—
59	a. Pfälzische Ludwigsbahn	1460*	2920	5660	—	14,0	18,0	60,0	—	320	0,18	—	—	—
	b. Pfälzische Maximiliansb.	1491*	3141	3598	—	12,0	16,0	45,0	—	74	0,132	—	—	—
	c. Neustadt-Dürkheimer	—	—	1436	—	—	—	24,0	—	14,2	0,20	—	—	—
60	Rheinische	4968	16 664	10 317	1872	16,66	17,31	56,31	22,02	792*	0,205	—	—	—
61	a. Südbahn, Oesterreichische	265	15 390	31 951	307	11,0	26,0	46,0	67,0	528	0,07	—	—	—
	b. Nordtiroler	—	2255	770	20	—	20,0	44,0	17,0	84	0,5	976	148,75	16,40
	c. Venetianische u. Südtirol.	—	10 596*	3221*	1317	—	22,0	66,0	44,0	560	0,26	—	—	—
62	Süd-Norddeutsche	—	1472	3301	260	—	16,0	45,0	22,0	359,7	0,37	—	—	—
63	Taunus-Bahn	2315	4954*	730*	u. net.	—*	—*	—*	—	155,63	0,36	—	—	—
64	Theiß-Bahn	—	769	3709	288	—	34,0	66,0	28,0	in Kol. 126b	—	115 513*	19 266*	18,61
65	Tilsit-Insterburger	—	404	674	142	—	15,0	18,0	14,0	19,78	0,23	—	—	—
66	a. Thüringische	1460	ca. 2300	ca. 3700	—	22,0	29,0	73,0	33,0	643,8	0,30	—	—	—
	b. Werra-E.	—	1460	1460	30	—	63,0	18,0	18,0	151,78	0,27	—	—	—
67	a. Warschau-Wiener	L. R. 123c	in Kol. 123c	7857	—	—	—	—	—	954	0,35	—	—	—
	b. Warschau-Bromberger	—	2612	in Kol. 123b	—	—	—	—	—	199	0,48	—	—	—

127					128		129					
Transportmittel im Betriebsjahre 1865.												
motiven.												
(einschließlich der Reservemaschinen) sind an Brennmaterial verbraucht:												
Coaks, ungemischt mit anderen Brennstoffen.					Coaks als Zusatz zu		Steinkohlen, ungemischt.					
a. bei Nutzmeilen.	b. überhaupt brutto (d. h. incl. Anheiz., Stationir. Z.-Ctr.	b. überhaupt netto (d. h. excl. u. Leerfahrt.) Z.-Ctr.	c. pro Nutzmeile brutto Z.-Pfd.	c. pro Nutzmeile netto Z.-Pfd.	a. Steinkohlen.	b. Braunkohlen.	a. bei Nutzmeilen.	b. überhaupt brutto (d. h. incl. Anheiz., Stationir. Z.-Ctr.	b. überhaupt netto (d. h. excl. u. Leerfahrt.) Z.-Ctr.	c. pro Nutzmeile brutto Z.-Pfd.	c. pro Nutzmeile netto Z.-Pfd.	
					Z.-Ctr. Coaks.							
—	—	—	—	—	—	—	26 562	82 312	75 074	*309,88*	*282,63*	34ab
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- c
—	—	—	—	—	—	—	35 140	52 124*	—	*148,33**	—	35
—	—	—	—	—	—	—	121 777	412 536	—	*338,76*	—	36
—	—	—	—	—	—	—	8318	9082	8020	*109,19*	*96,43*	37
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	38
—	—	—	—	—	—	—	182 273	205 135*	161 986	*112,54*	*88,87*	39
—	—	—	—	—	—	—	15 113	19 694	—	*130,31*	—	40
—	—	—	—	—	in Kol. 129b	—	465 665	1 441 022*	1 229 260	*309,46*	*263,98*	41
—	—	—	—	—	—	—	20 716	58 006	53 862	*280,01*	*260,0*	42a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- b
—	—	—	—	—	—	—	4068	4625	3379	*113,69*	*83,06*	43
—	—	—	—	—	176 418	—	—	—	—	—	—	44
—	—	—	—	—	—	—	104 517	160 538	138 694	*153,60*	*132,70*	45
—	—	—	—	—	—	—	158 676	302 938	—	*190,92*	—	46
8446	5289	—	*62,62*	—	—	—	—	—	—	—	—	47
—	—	—	—	—	—	—	30 833	54 623	42 683	*177,16*	*138,43*	48
—	—	—	—	—	—	—	22 422	29 994	22 778	*133,77*	*101,59*	49
—	—	—	—	—	1029*	—	137 200	336 918	335 888	*245,57*	*244,81*	50
—	—	—	—	—	—	—	91 229	216 312	—	*237,11*	—	51a
—	—	—	—	—	—	—	55 141	83 475	—	*151,36*	—	- b
—	—	—	—	—	—	—	15 903	40 808	—	*256,61*	—	- c
—	—	—	—	—	in Kol. 129b	—	63 695	61 756	—	*96,96*	—	52
12 106	29 833	—	*246,43*	—	—	—	—	—	—	—	—	53
—	—	—	—	—	—	—	14 553	31 900	24 177	*219,20*	*166,13*	54
—	—	—	—	—	—	—	192 586	314 528	—	*163,32*	—	55
—	—	—	—	—	—	—	25 635	53 121	44 016	*207,32*	*171,70*	56
—	—	—	—	—	—	—	276 390	561 807	426 514	*203,23*	*154,32*	57a
—	—	—	—	—	—	—	341 181	588 789	487 387	*172,57*	*142,85*	- b
—	—	—	—	—	10 830	—	21 698	55 215	40 575	*254,47*	*187,0*	- c
—	—	—	—	—	—	—	23 867	42 981	42 749	*180,09*	*179,11*	58
—	—	—	—	—	—	—	194 084	268 527	—	*138,36*	—	59a
—	—	—	—	—	—	—	60 478	76 537	—	*126,55*	—	- b
—	—	—	—	—	—	—	7777	10 356	—	*133,16*	—	- c
—	—	—	—	—	—	—	417 404	821 686	654 985	*196,86*	*156,92*	60
42 895	111 887	90 942	*260,84*	*212,01*	—	—	—	—	—	—	—	61a
—	—	—	—	—	—	—	4248	10 585	9100	*249,18*	*214,22*	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- c
—	—	—	—	—	—	—	82 791	230 757	203 934	*278,72*	*246,32*	62
—	—	—	—	—	1505	—	4491	2363	—	*52,61*	—	63
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	64
—	—	—	—	—	—	—	9991	13 802	11 425	*148,33*	*122,97*	65
—	—	—	—	—	24 333	—	—	—	—	—	—	66a
—	—	—	—	—	—	—	60 130	162 943	139 293*	*270,98*	*231,65*	- b
—	—	—	—	—	—	—	189 550	562 541	504 637	*296,79*	*266,23*	67a
—	—	—	—	—	—	—	45 044	115 577	97 293	*256,59*	*216,0*	- b

		130				131					132	
		(Forts.) **I. Leistungen der**										
		(Forts.) **A. Loko-**										
		Zur Feuerung der Lokomotiven (einschließlich der										
	I. Staatsbahnen.	Steinkohlen, gemischt mit Coaks.				Braunkohlen, ungemischt.					Braunkohlen, ge-	
		a. Mischungs-Verhältniß.	b. bei Nutzmeilen	c. überhaupt brutto Ztr.	c. überhaupt netto Ztr.	a. bei Nutzmeilen	b. überhaupt brutto Ztr.	b. überhaupt netto Ztr.	c. pro Nutzmeile brutto Pfd.	c. pro Nutzmeile netto Pfd.	a. Mischungs-Verhältniß.	b. bei Nutzmeilen
1	Badische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2	Bayerische (u. gepcht. Zwgb.)	1 : 0,16	2311	7389*	4441*	36 409	226 942	190 252	—*	—*	—	—
3	Braunschweigische	—	200 420	470 339*	364 000	—	—	—	—	—	—	—
4	Hannoversche	—	649 226	806 863	—	—	—	—	—	—	—	—
5	Main-Neckar	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
6	Main-Weser	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
7	Nassauische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
8	Preuß. a. Niederschles.-Märk.	—	482 383	1 003 804*	798 344*	—	—	—	—	—	—	—
	" b. Schles. Gebirgsb.											
9	" Ostbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10	" Saarbrücker (u. Trier)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
11	" Westfälische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
12	Sächsische östliche	verschieden	—*	272 375	—	—	—	—	—	—	verschieden	—*
13	" westliche	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
14	Württembergische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	II. Privatbahnen											
	a) unter Staatsverwaltg.											
15	Aach.-Düss. Ruhrorter (a. Aach.-Düssel. b. Ruhrort-Crf.)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
16	Bergisch-Märkische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
17	a. Löbau-Zittauer	verschieden	16 206	37 338	—	—	—	—	—	—	—	—
	b. Zittau-Reichenberger	verschieden	13 321	25 412	—	—	—	—	—	—	—	—
18	a. Oberschlesische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b. Breslau-Posen-Glogauer											
19	Stargard-Posener	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
20	Rhein-Nahe-E.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
21	Wilhelms-Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b) in Privatverwaltung.											
22	Aachen-Mastrichter	—	49 767*	101 295	73 610	—	—	—	—	—	—	—
23	Albertsbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
24	Altona-Kieler	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
25	Aussig-Teplitzer	—	—	—	—	12 726	82 270	51 695	*646,41*	*406,22*	—	—
26	Bayerische Ostbahnen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
27	Berlin-Anhaltische	1 : 1,27	3429	2095	2065	—	—	—	—	—	—	—
28	a. Berlin-Hamburger	—	—	—	—	3780	16 719	—	*442,30*	—	—	—
	b. Hamburg-Bergedorfer											
29	Berlin-Potsdam-Magdebrg.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
30	Berlin-Stettiner (a. Stammbahn)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	(b. Hinterpommer.)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	(c. Vorpommersche)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31	Böhmische Westbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
32	Breslau-Schweidnitz-Freib.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
33	Brünn-Rossitzer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

132		133					134				135		

Transportmittel im Betriebsjahre 1865.

motiven.

Reservemaschinen) sind an Brennmaterial verbraucht:

mischt m. Steinkohlen.		Torf, ungemischt.					Torf, gemischt mit Coaks oder Kohlen.				An Brennmaterial (Steinkohlen, Coaks u. s. w.) sind pro Achsmeile verbraucht		
c. überhaupt brutto	c. überhaupt netto	a. bei Nutzmeilen.	b. überhaupt		c. pro Nutzmeile		a. Mischungs-Verhältniß.	b. bei Nutzmeilen.	c. überhaupt.		brutto	netto	
Z.-Ctr.	Z.-Ctr.		Z.-Ctr.	Kfte.	Z.-Pfr.	Gstff.			Z.-Ctr.	Kfte.	Z.-Pfd.	Z.-Pfd.	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,215	4,017	1
—	—	294 979*	—	65 481*	—	—*	1 Klafter: 171 Z.-Ctr.	33 729*	—	6697*	—*	—*	2
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,383	4,166	3
—	—	—	—	—	—	—	—	—	60 823	—	4,397*	—	4
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,587	—	5
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,070	3,498	6
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,964	2,881	7
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,551	2,953	8
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,974	3,277	9
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6,244	5,037	10
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,393	3,044	11
32 073	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,394	—	12
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,388	—	13
—	—	62 429	—	6959	—	12,04	—	—	—	—	5,489	4,348	14
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,295	3,492	15
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,762	4,969	16
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,687	—	17a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,667	—	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,124	2,312	18
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,536	2,365	19
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6,394	5,315	20
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6,107	4,319	21
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8,262	6,004	22
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,099	—	23
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,438	—	24
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	17,303 Brnkhl.	10,873 Brnkhl.	25
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,495	4,917	26
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,601	4,099	27
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2,471*	—	28
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,072	3,583	29
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,203	3,491	30a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,936	4,135	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6,101	5,299	- c
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8,649	—	31
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7,389	—	32
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7,746	5,770	33

II. **Privatbahnen.** (Forts.)

		130	131						132	
			(Forts.) **I. Leistungen der**							
			(Forts.) A. **Loko-**							
			Zur Feuerung der Lokomotiven (einschließlich) der							
		Steinkohlen, gemischt mit Coaks.			Braunkohlen, ungemischt.				Braunkohlen, ge	
		a. Mischungs-Verhältniß.	b. bei Nutzmeilen	c. überhaupt brutto Z.-Ctr.	c. überhaupt netto Z.-Ctr.	a. bei Nutzmeilen	b. überhaupt brutto Z.-Ctr.	b. überhaupt netto Z.-Ctr.	c. pro Nutzmeile brutto Z.-Pfd.	c. pro Nutzmeile netto Z.-Pfd.	a. Mischungs-Verhältniß.	b. bei Nutzmeilen
34	Busch-tehrader a. Kralup-Kladno	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Busch-tehrader b. Prag-Weihybka	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Busch-tehrader c. Pferde-Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
35	Frankfurt-Hanauer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
36	Galizische Carl-Ludwig-B.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
37	Glückstadt-Elmshorner	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
38	Graz-Köflacher	—	—	—	—	15 787	64 171	59 764	*406,44*	*378,56*	—	—
39	Hessische Ludwigs-E.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
40	Homburger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
41	Kaiser Ferdinands Nordb.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
42	Kaiserin Elisabeth a. Lokom.-Bahn	—	—	—	—	258 958	1 498 391	—	*578,59*	—	—	—
	Kaiserin Elisabeth b. Pferde-Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
43	Kirchheimer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
44	Köln-Mindener (u. Gießener)	100 : 12	726 858	1 461 807	916 497	—	—	—	—	—	—	—
45	Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
46	Leipzig-Dresdener	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
47	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth.)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
48	Lübeck-Büchener (u. Hambrg.)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
49	Lüttich-Mastrichter	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
50	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
51	a. Magdeburg-Halberstädter	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b. Magdebg.-Wittenbergesche	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	c. Cöthen-Wegelebener	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
52	Mecklenburgische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
53	Mohacs-Fünfkirchener	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
54	Neisse-Brieger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
55	Niederländische Rhein-E.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
56	Niederschlesische Zweigbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
57	a. Oesterreichische nördliche	—	—	—	—	59 821	221 363	173 191	*370,04*	*289,52*	—	—
	b. Oesterreich. südöstliche	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	c. Wien-Neu-Szönyer	2,6 : 1	23 707	39 003	32 050	—	—	—	—	—	—	—
58	Oppeln-Tarnowitzer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
59	a. Pfälzische Ludwigsbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b. Pfälzische Maximiliansb.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	c. Neustadt-Dürkheimer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
60	Rheinische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
61	a. Südbahn, Oesterreichische	—	—	—	—	770 147	3 023 656	2 813 648	*392,61*	*365,34*	—	—
	b. Nordtiroler	—	—	—	—	11 535	29 063	26 513	*251,96*	*229,83*	—	—
	c. Venetianische u. Südtirol.	—	—	—	—	233 322	512 060	—	*219,46*	—	—	—
62	Süd-Norddeutsche	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
63	Taunus-Bahn	1 : 0,03	41 557	48 586	—	—	—	—	—	—	—	—
64	Theiß-Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
65	Tilsit-Insterburger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
66	a. Thüringische	—	234 964	479 725	386 769	—	—	—	—	—	—	—
	b. Werra-E.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
67	a. Warschau-Wiener	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b. Warschau-Bromberger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

132	133	134	135

Transportmittel im Betriebsjahre 1865.

motiven.

Reservemaschinen) sind an Brennmaterial verbraucht:

nicht m. Steinkohlen.	Torf, ungemischt.						Torf, gemischt mit Coaks oder Kohlen.				An Brennmaterial (Steinkohlen, Coaks u. s. w.) sind pro Achsmeile verbraucht		
c. überhaupt brutto Z.-Ctr.	c. überhaupt netto Z.-Ctr.	a. bei Nutzmeilen.	b. überhaupt Z.-Ctr.	b. überhaupt Kilkr.	c. pro Nutzmeile Z.-Pfd.	c. pro Nutzmeile Netto.	a. Mischungs-Verhältniß.	b. bei Nutzmeilen.	c. überhaupt. Z.-Ctr.	c. überhaupt. Kilkr.	brutto Z.-Pfd.	netto Z.-Pfd.	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10,631	9,696	34ab
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- c
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,057*	—	35
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	15,422 Pfd. Kohlen u. 0,017 Cbfß. Holz	5,212 Pfd. Kohlen u. 0,014 Cbfß. Holz	36
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,978	4,396	37
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	14,316 Brnkhl.	13,333 Brnkhl.	38
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,568	2,917	39
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7,549	—	40
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,699	4,008	41
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	15,485	—	42a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	17,500	12,786	43
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,612	2,890	44
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,274	3,693	45
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,907	—	46
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,479	—	47
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,374	3,818	48
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10,453	7,937	49
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,321	5,305	50
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,167	—	51a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,348	—	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10,423	—	- c
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,491	—	52
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,413*	—	53
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6,967	5,280	54
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,603	—	55
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,891	4,881	56
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,207	3,221	57a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2,651	2,194	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,331	3,441	- c
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,782	5,751	58
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,412	—	59a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,793	—	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	16,000	—	- c
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6,804	5,424	60
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9,533	8,934	61a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7,683	6,483	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6,879	—	- c
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9,686	8,360	62
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,534	2,444	63
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0,323 Cbfß. Holz	—	64
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8,301	6,877	65
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,313	4,332	66a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7,917	6,768	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,729	5,139	67a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6,631	5,382	- b

136 | 137

(Forts.) **I. Leistungen der Transportmittel** im Betriebsjahre 1865.

(Forts.) A. **Lokomotiven.**

I. Staatsbahnen.	Durchschnittspreis der Brennmaterialien. a. pro Cbfß. Holz. Sgr.	b. pro 100 Z.-Pfd. Coaks. Sgr.	c. pro 100 Z.-Pfd. Steinkohlen. Sgr.	d. pro 100 Z.-Pfd. Braunkohlen Sgr.	e. pro 100 Z.-Pfd. Torf. Sgr.	f. pro Cbfß. Torf. Sgr.	Kosten des im Betriebsjahre 1865 verbrauchten Brennmaterials. a. überhaupt. Thlr.	b. pro Nutzmeile. Sgr.	c. pro Achsmeile. Pfge.
1 Badische	0,38	—	6,58	—	—	—	122 429	8,38	3,38
2 Bayerische (u. gepacht. Zwgb.)	1,885	—	7,04	5,46	5,93	0,69	598 364	17,99	4,65
3 Braunschweigische	1,496*	i. M. 136c	9,865	—	—	—	159 462	23,87	6,37
4 Hannoversche	0,74	8,70	7,65	—	3,50	—	319 617	14,71	4,28
5 Main-Neckar	1,76	—	7,19	—	—	—	28 239	10,27	4,21
6 Main-Weser	2,37	—	7,78	—	—	—	63 301	13,49	4,0
7 Nassauische	2,30	—	6,704	—	—	—	35 011	7,16	3,33
8 Preuß. a. Niederschles.-Märk.	1,24	10,87	6,53	—	—	—	266 804*	16,59	3,26
" b. Schles.-Gebirgsb.									
9 " Ostbahn	1,09	—	8,35	—	—	—	183 627	13,36	4,01
10 " Saarbrücker (u. Trier)	1,504	—	3,848	—	—	—	42 541	8,53	2,97
11 " Westfälische	1,36	—	6,33	—	—	—	55 313*	13,0	3,72
12 Sächsische östliche	3,0	12,0	5,0	3,0	—	—	78 824	14,15	2,93
13 Sächsische westliche	2,0	—	4,0	—	—	—	122 077	8,76	1,77
14 Württembergische	2,20	—	8,57	—	—	0,77	185 801	13,11	5,11
II. Privatbahnen									
a) unter Staatsverwaltg.									
15 Aach.-Düss. Ruhrorter a. Aach.-Düssel.	1,12*	—	4,35	—	—	—	24 838	7,64	2,22
b. Ruhrort-Crf.									
16 Bergisch-Märkische	1,24	—	3,25	—	—	—	98 178	7,59	2,53
17 a. Löbau-Zittauer	3,0	12,0	6,0	—	—	—	9583	17,74	3,92
b. Zittau-Reichenberger	3,0	12,0	6,0	—	—	—	6522	14,69	3,92
18 a. Oberschlesische	1,25	—	2,96	—	—	—	95 144*	6,79	1,36
b. Breslau-Posen-Glogauer									
19 Stargard-Posener	1,0	—	7,33	—	—	—	32 492*	14 42	3,65
20 Rhein-Nahe-E.	1,431	—	3,904	—	—	—	27 523	8,23	2,75
21 Wilhelms-Bahn	0,27	—	2,125	—	—	—	11 902	6,11	1,72
b) in Privatverwaltung.									
22 Aachen-Mastrichter	2 42	9,27	8,05	7,57*	—	—	26 051	15,70	7,65
23 Alberts-Bahn	1,38	—	4,9	—	—	—	7960	6,51	3,07
24 Altona-Kieler	1,27	15,0	9,38	—	—	—	32 069	12,65	4,65
25 Aussig-Teplitzer	0,6	—	—	1,5	—	—	4315	10,11	3,27
26 Bayerische Ostbahnen	1,11	—	7,0	—	—	—	119 114	9,99	3,99
27 Berlin-Anhaltische	1,45	12,0	8,10	—	—	—	113 962	16,33	4,59
28 a. Berlin-Hamburger	1,66	14,56	9,27	4,14	—	—	146 997	16,93	4,26
b. Hamburg-Bergedorfer									
29 Berlin-Potsdam-Magdebg.	2,61	—	9,92	—	—	—	97 400	18,95	5,02
30 Berlin-Stettiner a. Stammbahn	1,439	—	10,489	—	—	—	82 364*	18,58	5,37
b Hinterpommer.	1,216	—	10,489	—	—	—	33 726*	14,28	6,29
c. Vorpommersche	1,464	—	10,489	—	—	—	53 204*	17,82	7,71
31 Böhmische Westbahn	1,07	—	3,20	—	—	—	24 067	8,41	3,43
32 Breslau-Schweidnitz-Freibg.	2,0	—	5,0	—	—	—	61 782	13,70	4,66
33 Brünn-Rossitzer	2,27	—	8,40	—	—	-	6158	33,45	8,75

136 | 137

(Forts.) **I. Leistungen der Transportmittel** im Betriebsjahre 1865.

(Forts.) A. **Lokomotiven.**

II. Privatbahnen. (Forts.)	Durchschnittspreis der Brennmaterialien. a. pro Cbfß. Holz. Sgr.	b. pro 100 Z.-Pfd. Coaks. Sgr.	c. pro 100 Z.-Pfd. Steinkohlen. Sgr.	d. pro 100 Z.-Pfd. Braunkohlen Sgr.	e. pro 100 Z.-Pfd. Torf. Sgr.	f. pro Cbfß. Torf. Sgr.	Kosten des im Betriebsjahre 1865 verbrauchten Brennmaterials. a. überhaupt. Thlr.	b. pro Nutzmeile. Sgr.	c. pro Achsmeile. Pfge.
34 Buschtêhrader a. Kralup-Kladno	1,58	—	4,24	—	—	—	12 231	13,81	5,69
b. Prag-Wejhybka									
c. Pferde-Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—
35 Frankfurt Hanauer	1,26	—	8,22	—	—	—	14 524	12,97*	4,065*
36 Galizische Carl-Ludwig-B.	1,19	—	5,40	—	—	—	79 050	19,47	4,02
37 Glückstadt-Elmshorner	1,26	—	9,38	—	—	—	2942	10,61	5,81
38 Graz-Köflacher	0,352	—	—	1,695	—	—	3749	7,12	3,01
39 Hessische Ludwigs-E.	2,6	—	7,52	—	—	—	56 969*	9,38	3,57
40 Homburger	3,5	—	9,0	—	—	—	6318	12,54	8,72
41 Kaiser Ferdinands Nordb.	1,4	7,7	5,6	—	—	—	276 804	17,83	3,25
42 Kaiserin Elisabeth a. Lokom.-Bahn	1,993	—	20,0	4,284	—	—	260 199	27,91	9,32
b. Pferde-Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—
43 Kirchheimer	2,5	—	11,0	—	—	—	1793	13,22	—
44 Köln-Mindener (u. Gießener)	1,3	4,6	3,4	—	—	—	197 695	8,16	2,0
45 Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	1,33	—	6,29	—	—	—	35 403	10,16	3,39
46 Leipzig-Dresdener	1,726	—	6,59	—	—	—	78 763*	14,59	3,56
47 Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	2,42	12,34	—	—	—	—	2507	8,91	5,74
48 Lübeck-Büchener (u. Hamburg.)	—	—	11,78	—	—	—	23 370	22,74	6,74
49 Lüttich-Mastrichter	—	—	5,0	—	—	—	4178	5,59	5,24
50 Magdb.-Cöthen-Halle-Leipz.	2,38	13,75	7,10	—	—	—	80 988	17,71	4,60
51 a. Magdeburg-Halberstädter	2,71	—	9,84	—	—	—	67 011	22,04	5,76
b. Magdeb.-Wittenbergesche	1,25	—	10,60	—	—	—	30 483	16,58	5,58
c. Cöthen-Wegelebener	2,0	—	8,82	—	—	—	12 061	22,75	11,99
52 Mecklenburgische	0,76	14,74	9,82	—	—	—	22 517	10,61	4,58
53 Mohacs-Fünfkirchener	1,31	8,0	—	—	—	—	12 443	24,21	4,93
54 Neisse-Brieger	0,94	—	5,85	—	—	—	6292	12,97	4,95
55 Niederländische Rhein-E.	—	8,57	5,92	—	—	—	61 473	9,58	3,94
56 Niederschlesische Zweigbahn	0,917	—	7,944	—	—	—	14 096	16,50	5,63
57 a. Oesterreich. nördliche	1,75	—	5,15	3,10	—	—	121 026	10,50	2,34
b. Oesterreich. südöstliche	1,68	—	7,10	—	—	—	189 414	16,66	3,07
c. Wien-Neu-Szönyer	1,94	14,65	16,50	—	—	—	53 166	33,55	7,59
58 Oppeln-Tarnowitzer	0,6	—	4,43	—	—	—	7521	9,45	3,64
59 a. Pfälzische Ludwigsbahn	1,837	—	5,10	—	—	—	46 910	7,25	2,15
b. Pfälzische Maximiliansb.	1,837	—	5,10	—	—	—	13 495	6,69	3,04
c. Neustadt-Dürkheimer	1,837	—	5,10	—	—	—	1910	7,37	10,63
60 Rheinische	1 66	—	4,09	—	—	—	116 957*	8,51*	3,49
61 a Südbahn, Oesterreichische	1,48	17,39	—	4,78	—	—	549 817	20,29	6,02
b Nordtiroler	1,60	—	13,40	9,60	—	—	16 291	29,16	10,71
c. Venetianische u. Südtirol.	1,13	—	—	4,60	—	—	83 044	10,68	4,02
62 Süd-Norddeutsche	1,33	—	4,25	—	—	—	34 334	12,44	5,19
63 Taunus-Bahn	0,62	8,14	8,14	—	—	—	19 030*	12,39	4,62
64 Theiß-Bahn	—	—	—	—	—	—	104 383	27,11	5,87
65 Tilsit-Insterburger	1,0	—	10,0	—	—	—	5115	17,38	11,80
66 a. Thüringische	1,85	10,0	7,32	—	—	—	128 729	16,44	4,89
b. Werra-E	1,37	—	7,16	—	—	—	37 587	18,75	6,57
67 a. Warschau-Wiener	—	—	—	—	—	—	83 214	13,19	3,05
b. Warschau-Bromberger	-	—	—	—	—	—	16 162	10,76	3,34

(Forts.) **I. Leistungen der**

B. Wagen.

	I. Staatsbahnen.	138 Die Personenwagen haben durchlaufen a. auf der eigenen Bahn (Achsmeilen.)	138 Die Personenwagen haben durchlaufen b. auf fremden Bahnen (Achsmeilen.)	139 Jede Personenwagen-Achse hat durchschnittlich zurückgelegt (Meilen.)	140 Von den bewegten Plätzen der Personenwagen waren durchschnittlich besetzt (Procent.)	141 Die Postwagen haben auf der Bahn durchlaufen (Achsmeilen.)	142 Die Gepäckwagen haben durchlaufen a. auf der eigenen Bahn (Achsmeilen.)	142 Die Gepäckwagen haben durchlaufen b. auf fremden Bahnen (Achsmeilen.)	143 Jede Gepäckwagen-Achse hat durchschnittlich zurückgelegt (Meilen.)
1	Badische	3 231 933	305 468	*3031*	*32,10*	406 545	1 140 047	198 132	*5331*
2	Bayerische (u. gepcht. Zwgb.)	8 396 614	in Kol. 144b	*3540*	—*	1 079 100	2 086 867	in Kol. 144b	*4498*
3	Braunschweigische	837 734	395 561	*4070*	*24,37*	—	in Kol. 144a	" " 144b	i. K. 143
4	Hannoversche	3 894 697	324 673	*4224*	*28,07*	479 355	1 309 815	142 462	*5763*
5	Main-Neckar	771 125	14 504	*2998*	*34,74*	—	in Kol. 144a	in Kol. 144b	i. K. 143
6	Main-Weser	1 192 431	221 861	*4533*	*28,32**	78 858*	303 900	126 361	*6146*
7	Nassauische	1 011 449	40 212	*3756*	*19,91*	16 962	273 095	5692	*6638*
8	Preuß. a. Niederschles.-Märk. / b. Schles.-Gebirgsb.	2 521 354	413 115	*4284*	*36,22**	490 743*	945 164	35 549	*6811*
9	" Ostbahn	3 475 909	325 801	*4937*	*33,57*	679 555	1 148 720	98 012	*7421*
10	" Saarbrücker (u. Trier)	295 786	224 150	*3209*	*26,57*	62 948*	160 584	93 226	*4881*
11	" Westfälische	727 719	153 230	*4195*	*22,36*	158 752 / 188 155*	312 895	105 377	*5323*
12	Sächsische östliche	1 544 414	63 669	*4393*	*26,59*	in Kol. 144a	in Kol. 144a	in Kol. 144b	i. K. 143
13	Sächsische westliche	2 859 230	147 497	*4765*	*23,49*	" " 144a	" " 144a	" " 144b	" " 143
14	Württembergische	3 452 965	64 036	*3016*	*28,10*	603 821	1 113 980	16 660	*6894*
	II. Privatbahnen								
	a) unter Staatsverwaltg.								
15	Aach.-Düss. a. Aach.-Düssel. / Ruhrorter b. Ruhrort-Crf.	741 600	332	*3926*	*32,30*	146 667	252 791	62	*4515*
16	Bergisch-Märkische	1 857 857	160 092	*5310*	*25,03*	329 910*	702 087	94 066	*5811*
17	a. Löbau-Zittauer	129 199	2824	*3474*	*25,31*	in Kol. 144a	in Kol. 144a	in Kol. 144b	i. K. 143
	b Zittau-Reichenberger	105 386	2400	*3849*	*16,0*	" " 144a	" " 144a	" " 144b	" " 143
18	a. Oberschlesische / b. Breslau-Posen-Glogauer	1 286 214	312 515	*3762*	*34,93*	442 983*	919 939	99 871	*8359*
19	Stargard-Posener	259 733	174 775	*3149*	*30,49*	122 145*	130 340	55 165	*4417*
20	Rhein-Nahe-E.	193 917	213 398	*5091*	*17,70*	73 014	69 917	45 354	*7204*
21	Wilhelms-Bahn	286 883	12 537	*4217*	*23,86*	34 118	150 285	—	*5010*
	b) in Privatverwaltung.								
22	Aachen-Mastrichter	285 328	50 208	*4660*	*17,12*	—	123 769	—	*5157*
23	Alberts-Bahn	240 332	11 036	*4929*	*20,10*	—	—	—	—
24	Altona-Kieler	514 023	80 063	*4214*	*34,04*	39 505*	in Kol. 144a	in Kol. 144b	i. K. 143
25	Aussig-Teplitzer	86 052	—	*1434*	*36,81*	—	35 282	—	*5880*
26	Bayerische Ostbahnen	2 340 036	28 912	*3858*	*24,13*	337 592	in Kol. 144a	in Kol. 144b	i. K. 143
27	Berlin-Anhaltische	1 289 214	563 829	*4941*	*33,07*	284 402*	267 183	139 797	*7980*
28	a. Berlin-Hamburger / b Hamburg-Bergedorfer	2 201 781	27 398	*4476*	*23,63*	251 472	619 589	111	*8236*
29	Berlin-Potsdam-Magdebgr.	970 728	695 672	*4504*	*32,0*	520 419	in Kol. 144a	in Kol. 144b	i. K. 143
30	Berlin-Stettiner a. Stammbahn	663 913	525 756	*4916*	*32,1*	233 891	241 240	139 651	*8464*
	b. Hinterpommer.	335 158	235 078	*3802*	*18,0*	105 300	153 184	34 701	*5219*
	c. Vorpommersche	687 095	392 872	*3763*	*23,0*	100 633	159 951	45 390	*5404*
31	Böhmische Westbahn	408 398	—	*2552*	*22,30*	53 164	191 841	—	*9592*
32	Breslau-Schweidnitz-Freib.	869 642	783	*2971*	*33,69*	149 115	201 437	—	*6715*
33	Brünn-Rossitzer	33 449	—	*2389*	*24,25*	—	9470	—	*2368*

Transportmittel im Betriebsjahre 1865.

(Forts.) B. **Wagen.**

144		145	146		147	148	149			
Die Güterwagen (incl. Equipage- und Viehwagen) haben durchlaufen		Jede Güterwagen-Achse hat durchschnittlich zurückgelegt	Die Güterwagen waren durchschnittlich belastet		Die Arbeitswagen haben auf der Bahn durchlaufen	Zusammen haben die eigenen Wagen zurückgelegt	Fremde			
a. auf der eigenen Bahn	b. auf fremden Bahnen		a. mit Z.-Ctr. pro Achse.	b. zu Procent ihrer Ladungsfähigkeit.			a. Personenwagen	b. Gepäckwagen	c. Güterwagen (incl. Equipage- und Viehwagen)	
Achsmeilen.		Meilen.			Achsmeilen.	Achsmeilen	haben auf der Bahn Achsmeilen.		durchlaufen Achsmeilen.	
5 793 824	2 798 161	*1995*	*30,69*	*37,11*	—	**13 874 110**	146 851	38 724	2 266 211	1
24 486 492	2 933 348*	*2500*	—*	—*	153 265	**39 135 686**	in Kol. 149c	in Kol. 149c	10 154 117*	2
2 143 244	4 233 076	*2639*	*30,0*	*44,0*	—	**7 609 615**	515 398		5 240 684	3
12 159 169	9 571 591	*2396*	*28,03*	*45,06*	574 508	**28 456 270**	in Kol. 149c		8 439 274*	4
468 918	575 962	*1753*	*20,0*	*31,5*	—	**1 830 509**	81 404	—	1 091 222	5
1 097 895	1 356 627	*1918*	*30,74**	*45,31**	149 882	**4 448 957***	243 404	172 283	2 460 600	6
1 976 724	1 577 032	*1929*	*44,58*	*46,0*	—	**4 901 166**	67 769	35 134	402 900	7
12 614 778	7 100 175	*2697*	*35,58*	*40,18*	413 342	**24 534 220**	409 602	127 039	11 924 495	8
7 594 839	2 870 140	*2062*	*30,9*	*37,4*	734 691	**16 927 667**	318 971	—	2 536 942	9
1 361 371	5 639 628	*1703*	*46,50*	*58,69*	126 557	**7 964 250**	246 496	69 144	2 826 909	10
1 344 464	2 037 107	*1441*	*34,47*	*50,10*	160 808	**5 188 510**	140 836	34 356	2 469 736	11
4 388 686	2 297 107	*2223*	ca. *18,0**	ca. *28,0**	38 858	**8 332 734**	113 726	in Kol. 149c	3 600 800	12
16 736 994	8 496 036	*2440*	ca. *22,0**	ca. *31,5**	123 142	**28 362 899**	153 059	" " 149c	4 917 510	13
5 228 346	1 086 085	*1443*	*32,8*	*48,64*	60 349*	**11 626 242**	28 567	25 888	2 604 074	14
2 208 642	1 403 458	*1420*	*28,55*	*42,63*	13 378	**4 766 929**	—	—	661 495	15
7 875 519	5 838 159	*1404**	*47,7*	*57,6*	201 916*	**16 729 694**	195 071	111 156	2 721 881	16
336 493	179 780	*3352*	ca. *17,25**	ca. *23,0**	1628	**649 924**	3423	—	408 997	17a
237 874	199 071	*1900*	ca. *17,25**	ca. *24,0**	—	**544 731**	2879	—	252 607	- b
15 907 893	10 854 735	*3031*	*35,54*	*48,0*	80 908	**29 905 058**	319 054	113 813	8 081 038	18
376 626	2 072 331	*2851*	*33,01*	*41,4*	83 276	**3 274 391**	171 614	53 719	2 010 380	19
461 328	1 442 466	*1658*	*42,51*	*47,85*	23 038	**2 522 432**	236 669	103 616	2 438 413	20
1 298 124	2 039 697	*1657*	*37,67*	*44,80*	96 439	**3 918 083**	16 275	—	604 981	21
332 274	405 376	*966*	*21,98*	*41,05*	—	**1 196 935**	72 129	—	412 596	22
559 108	624 399	*864*	*20,93*	*36,13*	—	**1 434 875**	27 168	—	106 195	23
1 412 288	209 825	*1835*	*22,36*	*34,40*	in Kol. 144	**2 216 199**	135 559	in Kol. 149c	382 898	24
151 648	—	*301*	—	—	" " 144a	**272 982**	819	—	201 651	25
5 811 118	2 336 448	*2459*	*27,44*	*27,97*	—	**10 854 106**	63 056	in Kol. 149c	2 208 365	26
3 019 686	1 494 519	*2123*	*29,93*	*42,29*	109 605	**7 168 235**	371 057	" " 149c	3 645 219	27
5 124 598	3 632 544	*3013*	*28,41*	*44,70*	822 328	**12 679 821**	35 893	12	3 361 460	28
2 234 517	3 570 418	*2850*	*27,41*	*36,73*	in Kol. 144a	**7 991 754**	598 894	in Kol. 149c	2 656 416	29
1 162 280	1 496 147	*2369*	*24,7*	*43,8*	75 544	**4 538 422**	592 320	112 247	2 435 902	30a
313 396	1 312 957	*2210*	*22,6*	*21,6*	in Kol. 144a	**2 489 774**	301 170	66 344	656 152	- b
522 161	1 985 294	*2243*	*18,9*	*21,0*	138 158	**4 031 554**	181 374	50 653	622 938	- c
1 545 541	2 027 301	*2267*	*51,35*	*51,35*	13 560	**4 239 805**	—	—	295 203	31
2 370 451	901 445	*1591*	*40,39*	*48,63*	—	**4 492 873**	695	—	1 175 189	32
134 531	9470	*735*	*38,02**	*44,15**	—	**186 920**	—	—	75 831	33

	II. Privatbahnen. (Forts.)	138 a. auf der eigenen Bahn (Achsmeilen.)	138 b. auf fremden Bahnen (Achsmeilen.)	139 Jede Personenwagen-Achse hat durchschnittlich zurückgelegt (Meilen.)	140 Von den bewegten Plätzen der Personenwagen waren durchschnittlich besetzt (Procent.)	141 Die Postwagen haben auf der Bahn durchlaufen (Achsmeilen.)	142 Die Gepäckwagen haben durchlaufen a. auf der eigenen Bahn (Achsmeilen.)	142 b. auf fremden Bahnen (Achsmeilen.)	143 Jede Gepäckwagen-Achse hat durchschnittlich zurückgelegt (Meilen.)
					(Forts.) I. Leistungen der				
					B. Wagen.				
		Die Personenwagen haben durchlaufen					Die Gepäckwagen haben durchlaufen		
34	Buschtêhrader a. Kralup-Kladno	75 805	—	2916	24,7	—	20 036	—	2504
	Buschtêhrader b. Prag-Wejhybka								
	Buschtêhrader c. Pferde-Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—
35	Frankfurt-Hanauer	146 964	—	1427	23,67	—	in Kol. 144a	in Kol. 144b	i. K. 143
36	Galizische Carl-Ludwig-B.	958 625	—	3897	21,32	in Kol. 144	" " 144a	" " 144b	" " 143
37	Glückstadt-Elmshorner	68 431	588	3834	30,82	11 934	16 118	—	8059
38	Graz-Köflacher	65 604	—	1929	26,0	in Kol. 142a	34 700	—	2891
39	Hessische Ludwigs-E.	990 768*	555 621	5388	29,0	76 186*	432 378	152 075	5620
40	Homburger	219 810	—	3545	29,70	—	10 230	—	1279
41	Kaiser Ferdinands Nordb.	2 604 100	502 596	4040	36,93	—	1 163 494	17 578	4762
42	Kaiserin Elisabeth a. Lokom.-Bahn	1 888 405	21 410	2467	30,04	243 010	540 558	—	4914
	Kaiserin Elisabeth b. Pferde-Bahn	47 954	—	827	64,21	—	in Kol. 144a	—	—
43	Kirchheimer	14 364	3522	1118	41,5	in Kol. 142a	4112	3522	1908
44	Köln-Mindener (u. Gießener)	2 926 504	241 400	5750	26,30	467 922	1 123 425	20 962	7152
45	Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	249 898	363 687	3083	—*	—	in Kol. 138a	in Kol. 138b	i. K. 139
46	Leipzig-Dresdener	1 511 212	151 980	5055	28,38	196 187	191 260	—	6831
47	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	152 033	—	2236	36,06	—	—	—	—
48	Lübeck-Büchener (u. Hambrg.)	317 713	1409	3224	24,21	—	96 929	16	4847
49	Lüttich-Mastrichter	84 242	1030	1854	50,10	—	62 922	—	5244
50	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	914 585	41 288	3354	35,72	138 483	241 718	243	8065
51	a. Magdeburg-Halberstädter	628 402	154 765	3021	21,97	80 412	in Kol. 144a	in Kol. 144b	i. K. 143
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	395 525	—	3469	20,73	62 328	107 454	—	8954
	c. Cöthen-Wegelebener	109 327	1930	959	16,24	21 850	9458	652	562
52	Mecklenburgische	481 203	6383	3612	27,0	102 317	163 081	—	6272
53	Mohacs-Fünfkirchener	48 657	—	2433	26,10	—	19 699	—	2462
54	Neisse-Brieger	106 197	574	2966	35,2	in Kol. 142a	40 940	—	4549
55	Niederländische Rhein-E.	1 044 876	23 515	3199	32,86	71 607	602 146	—	6272
56	Niederschlesische Zweigbahn	147 188	35 429	2174	32,03	41 667	45 138	16 284	5584
57	a Oesterreichische nördliche	1 547 403	360 740	3560	34,67	297 854	976 963	73 223	5358
	b. Oesterreich. südöstliche	1 695 417	191 650	2880	37,79	180 080	1 034 319	23 695	4661
	c. Wien-Neu-Szönyer	210 576	46 427	1548	29,94	—	125 861	15 685	3077
58	Oppeln-Tarnowitzer	68 450	4993	4896	24,5	—	66 610	5037	5971
59	a. Pfälzische Ludwigsbahn	735 574	289 985	4102	ca. 24,5*	—	472 291	152 310	8923
	b. Pfälzische Maximiliansb.	187 067	107 970	4098	ca. 24,7*	—	97 947	109 854	9445
	c. Neustadt-Dürkheimer	3992	13 275	2711	—	—	2171	23 816	4331
60	Rheinische	2 528 525	531 773	4043	34,16	458 868	848 870	184 020	6185
61	a Südbahn, Oesterreichische	5 745 618	80 598	3292	30,1	589 920	1 780 938	29 952	5659
	b. Nordtiroler	199 421	99	1691	28,67	27 410	39 026	—	1774
	c. Venetianische u. Südtirol	2 115 034	in Kol. 138a	3171	31,71	320 179	666 077	in Kol. 142a	6055
62	Süd-Norddeutsche	428 837	23 858	2572	25,81	—	163 408	—	6808
63	Taunus-Bahn	864 136	—	3298	20,02	—	197 333	—	3869
64	Theiß-Bahn	896 850	8926	2082	32,95	166 511*	313 196	735	2594
65	Tilsit-Insterburger	54 715	—	1520	30,33	23 391	15 445	—	1930
66	a. Thüringische	1 634 710	352 493	6133	24,12	185 444	331 485	136 002	5771
	b. Werra-E.	367 249	20 709	3233	29,86	58 562	153 745	4007	4382
67	a. Warschau-Wiener	765 852	36 416	3598	40,53	—	234 759	5706	5009
	b Warschau-Bromberger	434 737	455 314	4083	20,0	—	122 028	33 000	4306

Transportmittel im Betriebsjahre 1865.

(Forts.) B. Wagen.

144	145	146		147	148	149			
Die Güterwagen (incl. Equipage- und Viehwagen) haben durchlaufen		Jede Güterwagen-Achse hat durchschnittlich zurückgelegt	Die Güterwagen waren durchschnittlich belastet		Die Arbeitswagen haben auf der Bahn durchlaufen	Zusammen haben die eigenen Wagen zurückgelegt	Fremde			
a. auf der eigenen Bahn	b. auf fremden Bahnen		a. mit Z.-Ctr. pro Achse.	b. zu Procent ihrer Ladungsfähigkeit.			a. Personenwagen	b. Gepäckwagen	c. Güterwagen (incl. Equipage- und Viehwagen)	
Achsmeilen.		Meilen.			Achsmeilen.	Achsmeilen.	haben auf der Bahn durchlaufen Achsmeilen.			
247 601	20 954	*907*	*45,0*	*52,0*	—	**364 396**	566	—	430 229	34a u. b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- c
165 810	129 066	*1915*	—*	—*	—	**441 840**	192 803	in Kol. 149c	719 254	35
4 164 535	3 127 547	*2465*	*23,1*	*23,0*	—	**8 250 707**	—	—	1 948 818	36
33 688	48 241	*1205*	*33,0*	*56,0*	10 364	**189 364**	1354	—	40 542	37
170 607	56 166	*798*	*41,6*	*42,95*	—	**327 077**	1018	—	176 326	38
850 136	1 524 214	*1647*	*33,11*	*35,0*	9376	**4 580 283***	449 173*	142 027	2 896 977	39
10 076	13 944	*601*	*21,0*	*22,83*	—	**254 060**	—	—	20 768	40
16 716 094	8 534 268	*2132*	*29,23*	*39,0*	—	**29 538 130**	522 266	—	9 663 888	41
5 025 827	3 194 183	*2542*	*41,54*	*41,95*	—	**10 913 393**	17 146	—	2 335 939	42a
836 244	—	*518*	ca. *13,6*	ca. *60,0*	—	**884 198**	—	—	—	- b
—	—	—	—	—	—	**25 520**	62	—	7890	43
15 236 504	8 436 433	*1849*	*39,91*	*53,55*	632 824	**29 085 974**	922 672	324 938	13 882 280	44
647 180	972 438	*2439*	*28,0*	*52,0*	—	**2 233 203**	380 704	in Kol. 149a	2 478 556	45
2 023 112	2 079 321	*1930*	*26,11*	*43,52*	—	**6 153 072**	174 283	—	3 860 719	46
368	—	*184*	*27,36*	*45,3*	1000	**153 401**	—	—	3766	47
428 265	330 454	*1216*	*31,24*	*39,31*	212 315	**1 387 101**	12 752	—	180 703	48
64 296	74 646	*668*	*32,11*	*32,11*	—	**287 136**	—	—	75 520	49
1 925 988	2 082 884	*1407*	*28,46*	*38,61*	in Kol. 144a	**5 345 189**	38 704	19 132	3 053 128	50
1 255 005	4 037 352	*3012*	*26,64*	*37,39*	—	**6 155 936**	230 658	in Kol. 149c	1 992 164	51a
554 091	902 106	*2379*	*26,24*	*45,93*	in Kol. 144a	**2 021 504**	—	—	845 713	- b
218 517	258 292	*502*	*23,19*	*25,31*	" " 144a	**620 026**	74	—	32 306	- c
684 520	613 781	*1647*	*22,0*	*44,0*	" " 144	**2 051 285**	31 840	10 506	295 786	52
832 191	—	*1685*	*41,45*	*49,02*	7033	**907 580**	—	—	—	53
103 044	355 565	*2746*	*28,69*	*54,65*		**606 320**	843	—	206 832	54
2 774 498	2 705 613	*2699*	*38,77*	*53,21*	493 757	**7 716 012**	—	—	626 684	55
108 379	307 503	*1625*	*28,4*	*41,59*	25 147	**726 735**	35 774	10 494	487 929	56
10 528 829	4 137 040	*2133*	*29,41*	*42,99*	57 544	**17 979 596**	563 170	2300	4 642 299	57a
15 155 437	4 241 321	*2262*	*27,81*	*41,13*	72 820	**22 594 739**	108 869	4890	3 961 807	- b
1 694 565	371 726	*1289*	*32,91*	*51,03*	2033	**2 466 873**	83 192	32 707	276 571	- c
383 115	525 322	*2329*	*35,06*	*46,50*	—	**1 053 527**	—	—	225 203	58
3 199 481	2 468 584	*1741*	ca. *31,4**	ca. *48,2**	—	**7 318 225**	222 820	155 790	3 085 143	59a
142 375	1 663 780	*2034*	ca. *34,4**	ca. *56,3**	—	**2 308 993**	133 259	106 201	929 978	- b
—	—	—	—	—	—	**42 254**	31 141	12 564	14 825	- c
3 614 463	3 420 151	*1400*	*31,30*	*35,56*	298 530	**11 885 200**	379 464	64 835	3 882 746	60
23 530 020	2 386 904	*2507*	*40,24*	*43,25*	413 600	**34 557 550**	123 448	7880	690 588	61a
170 260	139 099	*1268*	*41,0*	*41,0*	4316	**579 631**	180	—	107 081	- b
3 807 550	in Kol. 144a	*1169*	*38,52*	*46,30*	534 265	**7 443 103**	—	—	—*	- c
857 133	882 956	*1900*	*31,0*	*31,0*	25 725	**2 381 917**	952	—	906 276	62
333 387	191 921	*1157*	*26,96*	*35,59*	nicht not.	**1 586 777**	—	—	89 286	63
3 066 678	2 002 392	*2042*	*26,88*	*31,06*	145 829*	**6 601 117**	13 470	—	1 816 299	64
41 310	39 575	293	21,68	23,96	23 694	198 130	—	—	7574	65
2 723 702	3 038 793	*2039*	*26,02*	*45,73*	136 223	**8 538 852**	512 468	251 478	3 713 697	66a
490 237	831 852	*2066*	*26,28*	*48,92*	2470	**1 928 831**	256	—	985 605	- b
4 895 809	657 246	*1565*	*29,6*	*45,0*	794 808	**7 390 596**	455 314	33 000	2 639 824	67a
516 274	1 250 235	*1739*	*22,0*	*35,75*	—	**2 811 588**	41 813	7022	621 055	- b

(Forts.) **I. Leistungen der**

(Forts.) **B. Wagen.**

		150	151		152		
		Eigene und fremde Personenwagen haben auf der Bahn zurückgelegt	Eigene und fremde Gepäckwagen haben auf der Bahn zurückgelegt		Eigene und fremde Güterwagen (incl. Equipage- und Viehwagen) haben auf der Bahn zurückgelegt.		
		a. überhaupt	b. pro Meile Bahnlänge	pro Kilometer Bahnlänge	a. überhaupt	b. pro Meile Bahnlänge	pro Kilometer Bahnlänge
		Achsmeilen.	Achsmeilen.		Achsmeilen.	Achsmeilen.	
	I. Staatsbahnen.						
1	Badische	3 378 784	45 334	6019	1 178 771	15 816	2100	8 060 035	108 145	14 358
2	Bayerische (u. gpcht. Zwgb.)	in Kol. 152a	in Kol. 152b	in Kol. 152b	in Kolonne 152a	in Kolonne 152b	in Kolonne 152b	45 124 090*	242 707	32 223
3	Braunschweigische	1 353 132	47 679	6330				7 383 928	260 181	34 545
4	Hannoversche	in Kol. 152a	in Kol. 152b	in Kol. 152b				25 802 955*	215 132	28 562
5	Main-Neckar	852 529	73 367	9741				1 560 140	134 263	17 825
6	Main-Weser	1 435 835	53 999	7169	476 183	17 908	2378	3 558 495	133 828	17 768
7	Nassauische	1 079 218	43 031	5713	308 229	12 290	1632	2 379 624	94 881	12 597
8	Preuß. a. Niederschl. Märk. b. Schles. Gebirgsb.	2 930 956	53 358	7084	1 072 203	19 519	2592	24 539 273	446 737	59 314
9	" Ostbahn	3 794 880	34 710	4608	1 148 720	10 507	1395	10 131 781	92 672	12 304
10	" Saarbrücker (u. Trier)	542 282	28 170	3740	229 728	11 934	1584	4 188 280	217 573	28 886
11	" Westfälische	868 555	26 508	3519	347 251	10 598	1407	3 814 200	116 407	15 455
12	Sächsische östliche	1 658 140	64 469	8559	in Kol. 152a	in Kol. 152b	in Kol. 152b	7 989 486	310 633	41 242
13	" westliche	3 012 289	59 250	7866	" " 152a	" " 152b	" " 152b	21 654 504	425 934	56 550
14	Württembergische	3 481 532	47 252	6273	1 139 868	15 471	2054	7 832 420	106 303	14 113
	II. Privatbahnen.									
	a) unter Staatsverwaltg.									
15	Aach.-Düss. Ruhrorter (a. Aach.-Düss. b. Ruhrort-Crf.)	741 600	43 547	5782	252 791	14 844	1971	2 870 137	168 534	22 376
16	Bergisch-Märkische	2 052 928	44 292*	5880	813 243	17 545*	2330	10 597 400	220 091	29 221
17	a. Löbau-Zittauer	132 622	29 406	3904	in Kol. 152a	in Kol. 152b	in Kol. 152b	745 490	165 297	21 946
	b. Zittau-Reichenberger	108 265	30 497	4049	" " 152a	" " 152b	" " 152b	490 481	138 163	18 343
18	a. Oberschlesische b. Breslau-Posen-Glogauer	1 605 268	26 984*	3583	1 033 752	17 377*	2307	23 988 931	387 543	51 453
19	Stargard-Posener	431 347	19 061	2531	184 059	8130	1080	2 387 006	105 479	14 004
20	Rhein-Nahe-E.	430 586	26 878	3569	173 533	10 832	1438	2 899 741	181 008	24 032
21	Wilhelms-Bahn	303 158	12 922	1716	150 285	6406	851	1 903 105	81 121	10 770
	b) in Privatverwaltung.									
22	Aachen-Mastrichter	357 457	28 827	3827	123 769	9981	1325	744 870	60 070	7975
23	Alberts-Bahn	267 500	147 238*	19 548*	—	—	—	665 303	130 196	17 286
24	Altona-Kieler	649 582	34 737	4612	in Kol. 152a	in Kol. 152b	in Kol. 152b	1 795 186	95 999	12 745
25	Aussig-Teplitzer	86 871	35 897*	4766*	35 282	14 579*	1936*	353 299	100 369	13 326
26	Bayerische Ostbahnen	2 403 092	30 574	4059	in Kol. 152a	in Kol. 152b	in Kol. 152b	8 019 483	102 029	13 546
27	Berlin-Anhaltische	1 660 271	33 786	4486	" " 152a	" " 152b	" " 152b	6 932 088	141 068	18 729
28	a. Berlin-Hamburger b. Hamburg-Bergedorfer	2 237 674	56 336	7480	619 601	15 599	2071	8 486 057	213 647	28 365
29	Berlin-Potsdam-Magdebgr.	1 569 622	80 328	10 665	in Kol. 152a	in Kol. 152b	in Kol. 152b	4 890 933	250 303	33 233
30	Berlin-Stettin. a. Stammbahn	1 256 233	55 857	7416	353 487	15 717	2087	3 598 182	159 990	21 241
	b. Hinterpommersche	636 328	27 909	3705	219 528	9628	1278	969 548	42 524	5646
	c. Vorpommersche	868 469	28 502	3784	210 604	6912	918	1 145 099	37 548	4985
31	Böhmische Westbahn	408 398	15 319	2034	191 841	7196	955	1 840 744	69 045	9167
32	Breslau-Schweidnitz-Freib.	870 337	38 014	5047	201 437	8798	1168	3 545 640	154 865	20 561
33	Brünn-Rossitzer	33 449	8920	1184	9470	2525	335	210 362	56 097	7448

153			154		155		156	157	

Transportmittel im Betriebsjahre 1865.

(Forts.) B. **Wagen.**

Die eigenen und fremden Personen-, Gepäck- und Güter-rc. Wagen, sowie die Post- und Arbeitswagen haben auf der Bahn zurückgelegt			Größte von einer Achse (seit der Anschaffung) zurückgelegte Meilenzahl.		Größte von einem Radreifen (seit der Anschaffung) zurückgelegte Meilenzahl.		An Miethe		
a. überhaupt Achsmeilen.	b. pro Meile Bahnlänge Achsmeilen.	b. pro Kilometer Bahnlänge	a. eisernen	b. stählernen	a. eisernen	b. stählernen	für fremde Wagen sind gezahlt Thlr.	für die eigenen, auf fremden Bahnen benutzten Wagen sind eingenommen Thlr.	
13 024 135	174 750	23 201	—	—	—	—	24 889	87 249	1
46 356 455	249 335	33 103	—	—	—	—	252 495	5450	2
8 737 060	307 860	40 875	65 256	8685	41 079	52 827	172 483	155 100	3
26 856 818	223 919	29 729	—	—	—	—	259 552	317 227	4
2 412 669	207 631	27 566	—	—	—	—	25 331	15 034	5
3 699 253	214 338	28 456	—	—	—	—	61 740	34 433	6
3 784 033	150 879	20 032	24 000	—	15 100	24 000	12 032	41 949	7
29 461 478*	536 346	71 211	92 297	79 869	23 413	31 227	407 059	262 135	8
16 489 627	150 824	20 024	43 767	43 820	43 767	43 820	78 323	118 137	9
5 149 795	267 522	35 518	—	—	—	—	98 628	171 515	10
5 349 566	163 266	21 676	36 000	37 085	24 000	37 085	63 173	53 452	11
9 686 484	376 613	50 003	—	—	—	—	79 642	51 784	12
24 789 935	487 607	64 738	—	—	—	—	112 455	185 158	13
13 117 990	178 040	23 638	—	—	—	—	88 009	38 444	14
4 024 573*	236 323	31 376	—	—	—	—	15 081	23 506	15a
							8085	11 750	- b
13 995 397	290 662	38 590	—	—	—	—	69 841	151 992	16
879 740	195 064	25 898	—	—	—	—	11 567	4729	17a
598 746	168 661	22 391	—	—	—	—	7656	5297	- b
27 083 922*	437 543	58 091	68 448	45 787	45 521	53 378	241 539	293 296	18a
							60 645	73 535	- b
3 207 833	141 751	18 819	55 893	21 310	36 910	21 310	57 132	59 396	19
3 599 912	224 713	29 834	—	—	—	—	74 666	48 671	20
2 487 105	106 015	14 075	30 000	—	14 030	—	15 670	50 726	21
1 226 096	98 879	13 128	67 750	—	47 657	20 093	18 011	15 826	22
932 803	277 434	36 834	10 686	18 549	10 686	17 890	4052	16 203	23
2 484 273	132 849	17 638	36 903	30 057	25 000	—	17 338	9330	24
475 452	150 845	20 028	—	—	—	—	8289	—	25
10 760 167	136 898	18 175	—	—	—	—	78 378	89 891	26
8 932 818	181 783	24 135	83 258	82 411	36 447	41 108	59 599	22 476	27
12 417 132	312 617	41 505	—	—	—	—	41 184	51 398	28
6 980 974	357 266	47 435	63 905	33 063	42 498	33 063	98 887	135 484	29
5 517 337	245 324	32 571	25 964	58 640	35 444	48 065	—*	—*	30a
1 930 704	84 680	11 243	25 146	—	25 146	16 989	—*	—*	- b
2 462 963	80 832	10 732	16 700	—	16 700	13 458	—*	—*	- c
2 507 707	94 062	12 489	20 000	—	18 000	—	10 843	71 767	31
4 766 529	208 191	27 641	28 000	9000	23 000	25 000	29 598	23 358	32
253 281	67 542	8967	—	—	—	—	3177	—	33

II. Privatbahnen. (Forts.)

		150	151		152		
		(Forts.) I. Leistungen der					
		(Forts.) B. Wagen.					
		Eigene und fremde Personenwagen haben auf der Bahn zurückgelegt	Eigene und fremde Gepäckwagen haben auf der Bahn zurückgelegt		Eigene und fremde Güterwagen (incl. Equipage- und Viehwagen) haben auf der Bahn zurückgelegt.		
		a. überhaupt Achsmeilen.	b. pro Meile Bahnlänge. Achsmeilen.	b. pro Kilometer Bahnlänge. Achsmeilen.	a. überhaupt Achsmeilen.	b. pro Meile Bahnlänge. Achsmeilen.	b. pro Kilometer Bahnlänge. Achsmeilen.
34	Buschtêhrader a. Kralup-Kladno	76 371	10 320	1370	20 036	2708	359	677 830	91 598	12 160
	Buschtêhrader b. Prag-Wejhybka									
	Buschtêhrader c. Pferde-Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—
35	Frankfurt-Hanauer	339 767	62 228	8262	in Kol. 152a	in Kol. 152b	in Kol. 152c	885 064*	162 099	21 521
36	Galizische Carl-Ludwig-B.	958 625	20 479	2719	" " 152a	" " 152b	" " 152c	6 113 353	130 599	17 341
37	Glückstadt-Elmshorner	69 785	15 508	2059	16 118	3582	475	74 230	16 496	2190
38	Graz-Köflacher	66 622	12 546	1666	34 700	6535	868	346 933	65 336	8674
39	Hessische Ludwigs-E.	1 439 941	55 553*	7376	574 405	22 160*	2942	3 747 113	144 564*	19 193
40	Homburger	219 810	91 207	12 109	10 230	4245	564	30 844	12 798	1699
41	Kaiser Ferdinands Nordb.	3 126 366	38 914	5166	1 163 494	14 482	1923	26 379 982	328 354	43 595
42	Kaiserin Elisabeth a. Kolom.-Bahn	1 905 551	33 472	4443	540 558	9495	1260	7 361 766	129 313	17 168
	Kaiserin Elisabeth b. Pferde-Bahn	47 954	2761	366	in Kol. 152a	in Kol. 152b	in Kol. 152c	836 244	48 143	6392
43	Kirchheimer	14 426	16 678	2214	4112	4754	631	7890	9121	1211
44	Köln-Mindener (u. Gießener)	3 849 176	55 866	7417	1 448 363	21 021	2791	29 118 784	422 624	56 110
45	Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	630 602	31 832	4226	in Kol. 150a	in Kol. 150b	in Kol. 150c	3 125 736	157 786	20 949
46	Leipzig-Dresdener	1 685 495	101 966	13 538	191 260	11 570	1536	5 883 831	355 949	47 258
47	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	152 033	190 041	25 213	—	—	—	4134	5168	686
48	Lübeck-Büchener (u. Hamb.)	330 465	33 824	4491	96 929	9921	1317	608 968	62 330	8275
49	Lüttich-Mastrichter	84 242	21 824	2898	62 922	16 302	2164	139 816	36 222	4808
50	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	953 289	49 240	6537	260 850	13 474	1789	4 979 116	257 186	34 146
51	a. Magdeburg-Halberstädter	859 060	73 487	9757	in Kol. 152a	in Kol. 152b	in Kol. 152c	3 247 169	277 773	36 879
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	395 525	27 659	3672	107 454	7514	998	1 399 804	97 888	12 996
	c. Cöthen-Wegelebener	109 401	25 324	3362	9458	2189	291	250 823	64 980	8627
52	Mecklenburgische	513 043	26 624	3535	173 587	9008	1196	980 306	50 872	6754
53	Mohacs-Fünfkirchener	48 657	6022	799	19 699	2438	324	852 191	102 994	13 674
54	Neisse-Brieger	107 040	17 320	2299	40 940	6625	879	309 876	50 142	6657
55	Niederländische Rhein-E.	1 044 876	44 960	5969	602 146	25 910	3440	3 401 182	146 350	19 431
56	Niederschlesische Zweigbahn	182 962	19 259	2557	55 632	5856	778	596 308	62 769	8334
57	a. Oesterreichische nördliche	2 110 573	33 872	4497	979 263	15 716	2087	15 171 128	243 478	32 326
	b. Oesterreichische südliche	1 804 286	19 580	2600	1 039 209	11 277	1497	19 117 244	207 458	27 543
	c. Wien-Neu-Szönyer	293 768	14 036	1864	158 568	7576	1006	1 971 136	94 177	12 504
58	Oppeln-Tarnowitzer	68 450	6764	898	66 610	6582	874	608 318	60 110	7981
59	a. Pfälzische Ludwigsbahn	958 394	45 529	6043	628 081	29 837	3960	6 284 624	298 557	39 632
	b. Pfälzische Maximiliansb.	320 326	38 317	5087	204 148	24 420	3242	1 072 353	128 272	17 029
	c. Neustadt-Dürkheimer	35 133	17013	2259	14 735	7136	947	14 825	7179	953
60	Rheinische	2 907 989	50 627	6721	913 705	15 907	2112	7 497 209	130 523	17 329
61	a. Südbahn, Oesterreichische	5 869 066	33 528	4451	1 788 818	10 219	1357	24 220 608	138 364	18 370
	b. Nordtiroler	199 601	20 472	2718	39 026	4002	532	277 341	28 445	3776
	c. Venetianische u. Südtyrol.	2 115 034	30 393	4035	666 077	9571	1271	3 807 550	54 714	7264
62	Süd-Norddeutsche	429 789	16 416	2179	163 408	6241	829	1 763 409	67 357	8943
63	Taunus-Bahn	864 136	128 592	17 073	197 333	29 365	3900	422 673	62 898	8351
64	Theiß-Bahn	910 320	11 775	1563	313 196	4051	536	4 882 977	63 161	8386
65	Tilsit-Insterburger	54 715	7642	1015	15 445	2157	286	48 884	6826	906
66	a. Thüringische	2 147 178	57 627	7651	582 963	15 646	2077	6 437 399	172 770	22 938
	b. Werra-E.	367 505	16 233	2155	153 745	6791	902	1 475 842	65 187	8655
67	a. Warschau-Wiener	1 221 166	26 318	3494	267 759	5771	766	7 535 634	162 406	21 562
	b. Warschau-Bromberger	476 550	25 484	3383	129 050	6901	916	1 137 329	60 820	8075

Transportmittel im Betriebsjahre 1865.

(Forts.) B. **Wagen.**

153			154		155		156	157	
Die eigenen und fremden Personen-, Gepäck- und Güter-rc. Wagen, sowie die Post- und Arbeitswagen haben auf der Bahn zurückgelegt			Größte von einer Achse (seit der Anschaffung) zurückgelegte Meilenzahl.		Größte von einem Radreifen (seit der Anschaffung) zurückgelegte Meilenzahl.		An Miethe		
a. überhaupt Achsmeilen.	b. pro Meile Bahnlänge Achsmeilen.	b. pro Kilometer Bahnlänge Achsmeilen.	a. eisernen	b. stählernen	a. eisernen	b. stählernen	für fremde Wagen sind gezahlt Thlr.	für die eigenen, auf fremden Bahnen benutzten Wagen sind eingenommen Thlr.	
774 237	104 626	13 891	—	—	—	—	22 303	796	34ab
—	—	—	—	—	—	—	—	—	- c
1 224 831*	224 328	29 783	—	—	—	—	9834	1525	35
7 071 978	151 078	20 060	—	—	—	—	31 800	65 586	36
182 431	40 540	5383	—	—	—	—	227	448	37
448 253	84 417	11 208	—	—	—	—	8812	2307	38
5 749 527*	235 733	31 298	—	—	—	—	40 919	17 176	39
260 884	108 251	14 372	—	—	—	—	531	361	40
30 669 842	381 751	50 684	—	—	—	—	60 074	160 243	41
10 050 885	176 548	23 439	—	—	—	—	107 814	124 219	42a
884 198	50 904	6758	—	—	—	—	—	—	- b
26 428	30 553	4056	—	—	—	—	236	—	43
35 517 069	515 487	68 439	—	—	—	—	440 425	288 782	44
3 756 338	189 618	25 175	—	—	—	—	66 482	29 577	45
7 956 773	481 353	63 908	—	—	—	—	104 922	57 450	46
157 167	196 459	26 064	104 990	1931	77 600	7389	—	—	47
1 248 677	127 807	16 969	97 996	25 089	28 083	3721	5043	8346	48
286 980	74 348	9870	10 484	—	10 484	—	—	—	49
6 331 738	327 053	43 422	59 380	20 855	46 364	20 855	37 198	6570	50
4 186 641	358 139	47 549	34 901	—	11 119	—	69 187	130 417	51a
1 965 111	137 421	18 245	38 000	—	19 000	14 832	1588	3413	- b
391 532	97 551	12 952	—	—	—	—	889	7741	- c
1 769 253	91 814	12 190	68 579*	—	—	—	12 710	18 529	52
907 580	112 324	14 913	25 225	—	—	—	—	—	53
457 856	74 087	9836	—	—	—	—	5300	8930	54
5 613 568	241 547	32 070	—	—	—	—	20 716	83 801	55
901 716	94 917	12 603	47 288	—	47 288	—	12 345	7793	56
18 616 362	298 770	39 667	—	—	—	—	4931	68 442	57a
22 213 639	241 060	32 005	—	—	—	—	15 903	805	- b
2 425 505	115 886	15 386	—	—	—	—	238	42	- c
743 378	73 456	9753	33 073	—	33 073	—	2864	13 701	58
7 871 099	373 923	49 645	—	—	—	—	5964	—	59a
1 596 827	191 008	25 359	—	—	—	—	—	20 496*	- b
64 693	31 329	4159	—	—	—	—	—	—	- c
12 076 301	210 242	27 913	22 460	35 790	22 460	34 910	25 615	38 046	60
32 882 012	187 844	24 945	—	—	—	—	—	82 492	61a
547 694	56 174	7455	—	—	—	—	1431	2725	- b
7 443 105	106 956	14 199	—	—	—	—	20 392	41 102	- c
2 382 331	90 996	12 081	—	—	—	—	853	9459	62
1 484 142	220 855	29 322	—	—	—	—	2313	5147	63
6 406 287	82 865	11 002	—	—	—	—	57 327	73 101	64
166 129	23 202	3080	4253	—	4253	—	255	1310	65
9 489 207	254 675	33 812	—	—	—	—	93 725	79 631	66a
2 058 124	90 907	12 070	55 000	—	55 000	—	25 392	21 923	- b
9 819 367	211 624	28 095	—	—	—	—	116 884	33 192	67a
1 742 929	93 205	12 375	—	—	—	—	18 351	115 567	- b

		158	159	160	161	162	163	164
								II. Personen- und
								A. Im Betriebsjahre 1865
	I. **Staatsbahnen.**	Personen				Personen zu ermäßigten Fahrpreisen (Militaire, Auswanderer, mit Extrazügen u. s. w.)	Ueberhaupt Personen.	Davon
		in der I. Klasse.	in der II. Klasse.	in der III. Klasse.	in der IV. Klasse.			a. im Binnenverkehre abgegangen (und angekommen). Personen.
1	Badische	85 593	940 479	5 295 560	—	41 284	**6 362 916**	5 587 200
2	Bayerische (u. gep. Zweigb.)	44 223	1 059 367	4 612 395	—	37 140	**5 753 125**	5 621 630
3	Braunschweigische	30 000	313 537	863 271	4381	26 069	**1 237 258**	840 825
4	Hannoversche	88 829*	652 238*	1 702 235*	—	113 042	**2 556 344**	2 307 341
5	Main-Neckar	36 182	273 618	918 980	—	7725	**1 236 505**	978 071
6	Main-Weser	15 152	173 245	719 710	—	22 033	**930 140**	810 721
7	Nassauische	36 379	298 215	927 755	—	27 395	**1 289 744**	1 081 136
8	Preuß. a. Niederschl.-Märk.	26 554	253 125	642 777	1 224 535	28 283	**2 175 274**	1 840 546
	" b. Schles. Gebirgsb.							
9	" Ostbahn	20 831	314 306	697 559	975 542	81 480	**2 089 718**	1 820 571
10	" Saarbrücker (u. Trier)	8834	122 180	711 120	319 492	19 787	**1 181 413***	891 207
11	" Westfälische	5189	69 676	316 223	393 575	3728	**788 391**	686 974
12	Sächsische östliche	14 295	324 186	1 427 077	—	50 578	**1 816 136***	1 543 962
13	Sächsische westliche	13 382	398 293	1 950 721	—	29 909	**2 392 305***	2 252 581
14	Württembergische	68 634	1 065 697	3 829 969	—	84 176	**5 048 476**	4 866 989
	II. **Privatbahnen**							
	a) **unter Staatsverwaltg.**							
15	Aach.-Düss., a. Aach.-Düsseld.	12 738	224 325	401 499	581 131	10 728	**1 230 421**	871 168
	Ruhrorter b. Ruhrort-Cref.	3891	107 493	293 153	287 691	5999	**698 227**	533 372
16	Bergisch-Märkische	20 720	552 482	1 508 777	2 066 121	41 332	**4 189 432**	4 021 297
17	a. Löbau-Zittauer	467	26 920	185 354	—	3411	**216 152**	166 612
	b. Zittau-Reichenberger	244	18 849	129 491	—	207	**148 791**	139 560
18	a. Oberschlesische	9215	157 901	380 288	568 394	23 747	**1 139 545**	1 000 201
	b. Breslau-Posen-Glogauer	4219	60 478	267 363	134 550	38 529	**505 139**	462 487
19	Stargard-Posener	3050	44 404	117 891	133 160	23 775	**322 280**	221 077
20	Rhein-Nahe-E.	17 070	105 411	426 902	142 550	18 395	**710 328***	487 165
21	Wilhelms-Bahn	2475	41 762	92 915	221 010	1502	**359 664**	320 016
	b) **in Privatverwaltung.**							
22	Aachen-Mastrichter	14 999	85 585	286 824	—	21 177	**408 585**	289 560
23	Albertsbahn	1191	68 149	272 720	276 060	3866	**621 986**	522 562
24	Altona-Kieler	2709	70 629	568 653	—	19 360	**661 351**	585 959
25	Aussig-Teplitzer	2322	29 190	118 982	—	1300	**151 794**	151 794
26	Bayerische Ostbahnen	8297	229 263	1 799 957	—	39 522	**2 077 039**	2 048 975
27	Berlin-Anhaltische	11 688	197 897	776 762	—	45 754	**1 032 101**	840 583
28	a. Berlin-Hamburger	14 234	256 122	602 686	360 193	46 965	**1 280 200**	1 099 878
	b. Hamburg-Bergedorfer	7393	136 712	223 924	94 624	—	**452 653**	—
29	Berlin-Potsdam-Magdebrg.	28 187	240 259	603 490	464 667	47 762	**1 384 365**	1 257 453
30	Berlin-Stettiner a. Stammbahn	5342	127 400	405 535	394 625	31 017	**963 919**	748 784
	b. Hinterpommer.	675	33 216	110 547	163 994	14 930	**323 362**	240 535
	c. Vorpommersche	2571	62 349	233 133	280 918	19 841	**598 812**	489 542
31	Böhmische Westbahn	4991	34 271	199 172	—	12 438	**250 872**	241 888
32	Breslau-Schweidnitz-Freib.	5067	64 603	273 487	251 796	391 589	**986 542**	966 028
33	Brünn-Rossitzer	444	7675	38 022	—	1604	**47 745**	47 745

		164			
		Davon			
		b. im direkten Verkehre abgegangen nach Stationen fremder Bahnen. Personen.	c. Verkehre angekommen von Stationen fremder Bahnen. Personen.	d. im Durchgangs-Verkehre befördert. Pers.
1	Badische	360 235	365 170	50 311
2	Bayerische (u. gep. Zweigb.)	in Kol. 164c	99 436	32 059
3	Braunschweigische	123 394	119 190	153 849
4	Hannoversche	75 873	78 165	94 965
5	Main-Neckar	113 496	110 444	34 494
6	Main-Weser	46 462	50 418	22 539
7	Nassauische	92 393	114 805	1410
8	Preuß. a. Niederschl.-Märk.	144 373	180 727	9628
	" b. Schles. Gebirgsb.			
9	" Ostbahn	124 539	115 950	28 658
10	" Saarbrücker (u. Trier)	137 362	136 152	16 692
11	" Westfälische	47 844	49 339	4234
12	Sächsische östliche	in Kol. 164c	272 174	in Kol. 164d
13	Sächsische westliche	" " 164c	139 724	" " 164d
14	Württembergische	81 288	100 199	in K 164b u. c
	a) unter Staatsverwaltg.			
15	Aach.-Düss., a. Aach.-Düsseld.	162 009	157 021	40 223
	Ruhrorter b. Ruhrort-Cref.	75 614	79 115	10 127
16	Bergisch-Märkische	89 029	78 192	914
17	a. Löbau-Zittauer	in Kolonne 164c	49 540	in Kol. 164d
	b. Zittau-Reichenberger		9231	" " 164d
18	a. Oberschlesische		136 885	2459
	b. Breslau-Posen-Glogauer		42 381	271
19	Stargard-Posener		85 615	15 588
20	Rhein-Nahe-E.	89 394	112 116	21 653
21	Wilhelms-Bahn	17 724	20 341	1583
	b) in Privatverwaltung.			
22	Aachen-Mastrichter	53 981	63 441	1603
23	Albertsbahn	40 282	59 142	—
24	Altona-Kieler	37 536	37 856	—
25	Aussig-Teplitzer	in Kol. 164a	in Kol. 164a	—
26	Bayerische Ostbahnen	11 705	9737	6622
27	Berlin-Anhaltische	97 964	90 718	2836
28	a. Berlin-Hamburger	74 448	84 386	21 488
	b. Hamburg-Bergedorfer	—	—	—
29	Berlin-Potsdam-Magdebrg.	67 080	59 832	in Kol. 164d
30	Berlin-Stettiner a. Stammbahn	95 728	114 837	4570
	b. Hinterpommer.	46 154	36 673	—
	c. Vorpommersche	58 577	50 693	—
31	Böhmische Westbahn	4553	4431	—
32	Breslau-Schweidnitz-Freib.	10 940	9574	—
33	Brünn-Rossitzer	—	—	—

165	166		167	168				169	170				

Güter-Verkehr.

wurden befördert:

Reise-Gepäck überhaupt.	Davon sind: a. Gepäck-Ueberfracht.	b. Freigewicht.	Hunde (der Reisenden).	Eilgüter a. im Binnenverkehre aufgegeben (und angekommen).	b. im direkten aufgegeben nach Stationen fremder Bahnen.	c. Verkehre angekommen von fremder Bahnen.	d. im Durchgangs-Verkehre befördert.	Post-güter.	Frachtgüter der Normalklasse (und sperrige Güter). a. im Binnenverkehre aufgegeben (und angekommen).	b. im direkten aufgegeben nach Stationen fremder Bahnen.	c. Verkehre angekommen von fremder Bahnen.	d. im Durchgangs-Verkehre befördert.	
Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Anz.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	
258 728	240 793	17 935	20 746	176 763*	91 372	91 318	74 542	71 140	704 391*	652 157	488 963	390 195	1
261 265	—	—	52 239	243 817	102 439	119 900	50 569	—	4 207 983	2 136 199	2 874 400	1446338	2
178 900	—	—	2639	45 194	29 872	37 208	151 888	—	537 372	393 990	377 181	1536923	3
398 924	—	—	8724	207 853	76 943	76 845	104 619	—	2 107 573	2 129 138	1 259 635	1204871	4
82 248*	82 248	nicht not.	5065	32 783	41 243	37 927	45 744	—	346 171	537 963	362 132	540 393	5
89 200*	59 762	29 438*	3624	31 008	23 003	35 015	51 466	—*	195 261	203 698	256 964	479 801	6
70 028	56 600	13 428	3092	17 357	8333	12 534	6021	—*	222 419	130 666	179 039	100 435	7
205 124	53 491	151 633	6541	79 046	62 378	106 069*	18 081	9146	785 917	817 030	1 470 547*	292 344	8
220 228	w. n. not.	—	8260	40 929	23 933	41 634	8334	502*	764 101	426 411	576 065	143 533	9
45 518	w. n. not.	—	3995	8627	11 346	19 823	13 089	w. n. not.	25 793	76 193	128 740	52 020	10
48 036	15 610	32 426	3428	15 331	13 261	15 266	41 370	6214	470 752	183 003	201 289	345 081	11
117 455	29 142	88 313	4650	129 813	in Kol. 168c	42 283	in Kol. 168c	w. n. not.	1 281 356	in Kol. 170c	2 894 744	in Kol. 170c	12
150 774	45 595	105 179	8665	218 799	" " 168c	136 750	" " 168c	w. n. not.	2 433 996	" " 170c	1 599 184	" " 170c	13
—	—	—	38 030	267 052	82 156	53 141	31 144	w. n. not.	772 571	448 140	450 397	241 718	14
41 700	14 251	27 449	3229	11 593	40 150	24 324	28 771	54 937	119 685	203 537	202 430	117 989	15a
17 497	6413	11 084	1624	17 672	29 257	23 428	2469	29 988	102 859	86 565	145 874	34 521	- b
138 592	35 272	103 320	8997	219 157*	47 645	55 848	5586	109 564	3 072 233*	376 964	532 702	58 289	16
14 453	2711	11 742	529	33 980		2592	in Kol. 168c	—	350 862		123 377	in Kol. 170c	17a
4067	1024	3043	439	18 978		1365	" " 168c	—	176 547		79 615	" " 170c	- b
71 125	22 673	48 452	2405	16 285		20 072	4222	—	177 005		528 697	76 792	18a
48 188	12 062	36 126	1801	16 500		14 512	1079	—	141 322		196 682	30 197	- b
45 742	10 942	34 800	1567	2943		15 163	10 110	—	29 912		259 867	172 249	19
42 115	w. n. not.	—	2723	4845	11 258	15 852	21 454	w. n. not.	18 011	41 792	54 065	143 938	20
20 342	w. n. not.	—	801	2987	3686	4825	—	w. n. not.	126 793	125 051	122 149	80 485	21
18 766	—	w. n. gew.	—	28 524	15 554	42 756	1330	84	90 622	225 940	136 780	14 536	22
9021	2089	6932	1899	2047	2970	1987	—	11 704	25 536	49 398	22 793	—	23
56 875	10 532	46 343	1176	54 354*	13 233*	5941*	—	—	831 192*	228 357*	154 909*	—	24
19 073	—	—	—	13 532	in Kol. 168a	in Kol. 168a	—	—	418 233	in Kol. 170a	in Kol. 170a	—	25
90 924	90 924	w. n. gew.	18 999	87 034	18 241	24 244	8737	w. n. not.	1 136 592	456 091	415 705	334 050	26
137 087	37 948	99 139	4323	89 097	47 603	51 820	1083	20 326	705 461	509 113	531 213	510 399	27
136 029	38 564	97 465	5461	100 530	56 786	60 512	13 485	w. n. not.	2 075 201	1 589 539	956 431	135 048	28a
—	—	—	in Kol. 178b	—	164 022	—	—	—	—	3 296 076	—	—	- b
93 819	—	—	3433	130 697	50 757	44 592	—	—	2 269 505	in Kol. 170c	2 161 465	in Kol. 170c	29
93 627	26 654	66 973	4900	45 183	19 385	19 250	348	20 420	318 372	147 127	133 076	2045	30a
28 758	7358	21 400	2324	4026	4662	3979	—	6437	19 243	48 446	42 031	—	- b
49 359	14 880	34 479	3606	14 267	9565	6733	—	9201	39 863	45 367	55 573	—	- c
21 115	—	—	226	4191	1457	2275	—	—	1 764 388*	1 076 162	345 000*	—	31
56 812	w. n. not.	—	2616	26 010	8530	5874	—	—	373 215	176 673	109 748	—	32
1830	537	1293	29	—	—	—	—	—	6715	4619	7428	—	33

	II. Privatbahnen. (Forts.)	158 Personen in der I. Klasse.	159 Personen in der II. Klasse.	160 Personen in der III. Klasse.	161 Personen in der IV. Klasse.	162 Personen zu ermäßigten Fahrpreisen (Militairs, Auswanderer, mit Extrazügen u. s. w.)	163 Ueberhaupt Personen.	164 II. Personen- und A. Im Betriebsjahre 1865 Davon a. im Binnenverkehre abgegangen (und angekommen). Personen.	b. im direkten Verkehre abgegangen nach Stationen fremder Bahnen. Personen.	c. im direkten Verkehre angekommen von Stationen fremder Bahnen. Personen.	d. im Durchgangs-Verkehre befördert. Pers.
34	Buschtéhrader a. Kralup-Kladno	279	5618	36 805	177*	31	42 910	13 626	14 606	14 678	—
	Buschtéhrader b. Prag-Weßhybla	406	7059	41 031	33 764	3414	85 674	85 674	—	—	—
	Buschtéhrader c Pferde-Bahn										
35	Frankfurt-Hanauer	6916	156 581	410 999	—	2270*	576 766	518 620	29 723	28 377	46
36	Galizische Carl-Ludwig-B.	6154	51 525	197 552	—	24 825	280 056	260 756	7568	11 732	—
37	Glückstadt-Elmshorner	285	13 407	126 191	—	2804	142 687	62 501	40 602	39 584	—
38	Graz-Köflacher	227	7529	95 342	—	901	103 999	103 999	—	—	—
39	Hessische Ludwigs-E.	42 214	477 919	1 373 485	—	65 619	1 959 237	1 456 499	224 574	241 012	37 152
40	Homburger	41 391	175 937	379 989	—	2152	599 469	584 383	in Kol. 164c	15 086	—
41	Kaiser Ferdinands Nordb.	41 291	278 269	987 395	—	385 926	1 692 881	1 320 003	183 018	185 951	3909
42	Kaiserin Elisabeth a. Lokom.-Bahn	20 289	166 971	714 320	67 190*	289 785	1 258 555	1 225 065	16 544	16 946	—
	Kaiserin Elisabeth b. Pferde-Bahn	—	1496	21 020	—	4369	26 885	26 885	—	—	—
43	Kirchheimer	1656	19 149	70 027	2335*	13 747*	106 914	32 774	28 937	31 456	13 747*
44	Köln-Mindener (u. Gießener).	39 583	464 229	852 288	2 626 398	68 953	4 031 451	3 745 146	132 555	118 327	55 423
45	Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	8718	103 040	260 796	—	3079	375 633	256 080	in Kol. 164c	119 553	in Kol. 164c
46	Leipzig-Dresdener	18 564	273 887	1 062 679	—	34 122	1 389 252	1 050 372	146 574	173 499	18 807
47	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth).	5472	196 675	701 907	—	—	904 054	904 054	—	—	—
48	Lübeck-Büchener (u. Hambg.)	3338	73 625	241 551	—	3145	321 659*	241 976	41 246	38 437	—
49	Lüttich-Mastrichter	16 651	66 953	373 324	—	3963	460 891	448 146	6112	5913	720
50	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	5501	146 494	919 645	—	24 669	1 096 309	983 337	47 112	38 024	27 836
51	a. Magdeburg-Halberstädter	12 846	177 627	594 072	104 718	34 811	924 074	653 103	in Kol. 164c	270 971	in Kol. 164c
	b. Magdebg.-Wittenbergesche	1154	43 135	159 461	69 191	11 174	284 115	259 735	13 480	10 900	—
	c. Cöthen-Wegelebener	465	20 223	92 771	17 295	6152	136 906	124 758	5795	6333	20
52	Mecklenburgische	4936	106 756	219 748	—	14 393	345 833	240 526	50 309	47 646	7352
53	Mohacs-Fünfkirchener	575	10 264	20 895	—	5907	37 641	37 641	—	—	—
54	Neisse-Brieger	1054	13 678	35 400	95 999	16 272	162 403	114 131	24 935	23 337	—
55	Niederländische Rhein-E.	110 495	279 190	655 699	—	240 927	1 286 311	1 174 319	52 753	56 912	2327
56	Niederschlesische Zweigbahn	985	18 812	75 915	81 206	16 612	193 530	114 663	37 294	36 341	5232
57	a. Oesterreichische nördliche	19 781	180 320	936 453	—	65 905	1 202 459	986 120	76 785	126 934	12 620
	b. Oesterreich. südöstliche	27 396	205 760	430 469	—	144 054	807 679	515 123	122 348	167 307	3001
	c. Wien-Neu-Szönyer	2151	31 962	145 200	—	10 440	189 753	177 895	5452	6406	—
58	Oppeln-Tarnowitzer	538	5262	21 271	53 699	1741	82 511	73 991	2020	6493	7
59	a. Pfälzische Ludwigsbahn	7980	310 169	1 007 568	—	37 551	1 363 268	1 004 543	in Kol. 164c	358 725	in Kol. 164c
	b. Pfälzische Maximiliansb.	3506	108 157	341 868	—	15 973	469 504	430 195	" " 164c	39 309	" " 164c
	c. Neustadt-Dürkheimer	492	17 385	72 609	—	1040	91 526	89 948	815	763	—
60	Rheinische	310 315	1 227 490	2 322 509	153 050	79 304	4 092 668	3 263 428	321 449	323 574	184 217
61	a. Südbahn, Oesterreichische	79 485	632 849	2 520 813	—	312 346	3 545 493	3 451 066*	in Kol. 164a	94 427	—
	b. Nordtiroler	1806	28 089	217 762	—	19 620	267 277	260 055	6217	1005	—
	c. Venetianische u. Südtirol.	46 962	418 913	1 104 506	—	230 227	1 800 608	1 572 146	114 890	112 869	703
62	Süd-Norddeutsche	1588	29 408	169 749	149 466*	15 437	365 648	310 462	30 445	24 741	—
63	Taunus-Bahn	39 477	354 838	856 339	—	—*	1 250 654	1 156 166	39 310	55 178	—
64	Theiß-Bahn	6414	85 120	198 418	—	75 681	365 633	241 377	58 566	65 690	—
65	Tilsit-Insterburger	233	6025	16 789	33 280	1749	57 076	44 976	6347	5753	—
66	a. Thüringische	10 914	290 899	1 242 546	—	41 585	1 585 944	1 375 641	89 150	84 178	36 975
	b. Werra-E.	2005	71 735	371 552	—	7029	452 321	413 966	18 047	17 664	2644
67	a. Warschau-Wiener	11 061	94 716	174 132	279 078	91 969	650 956	628 651	in Kol. 164c	22 305	—
	b. Warschau-Bromberger	5142	42 930	56 932	81 350	32 397	218 751	200 639	12 370	5742	—

165	166		167	168				169	170				

Güter-Verkehr.

wurden befördert:

Reise-Gepäck überhaupt.	Davon sind: a. Gepäck-Ueberfracht.	Davon sind: b. Freigewicht.	Hunde (der Reisenden).	Eilgüter a. im Binnenverkehre aufgegeben (und angekommen).	Eilgüter b. im direkten Verkehre aufgegeben nach Stationen fremder Bahnen.	Eilgüter c. angekommen von fremder Bahnen.	Eilgüter d. im Durchgangs-Verkehre befördert.	Post-güter.	Frachtgüter der Normalklasse (und sperrige Güter). a. im Binnenverkehre aufgegeben (und angekommen).	Frachtgüter der Normalklasse (und sperrige Güter). b. im direkten Verkehre aufgegeben nach Stationen fremder Bahnen.	Frachtgüter der Normalklasse (und sperrige Güter). c. angekommen von fremder Bahnen.	Frachtgüter der Normalklasse (und sperrige Güter). d. im Durchgangs-Verkehre befördert.	
Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Anz.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	
2952	1112	1840	20	395	31	200	—	10	63 392	11 575	33 610	—	34a
2361	720	1641	6	451	—	—	—	—	30 716	—	—	—	- bc
—*	29 345	—*	1937	17 408	16 648	14 953	1234	35 202	109 570	160 692	137 117	13 824	35
46 922*	13 510	33 412	384	3860	867	7514	—	—	118 205	111 117	237 508	—	36
10 019	1873	8146	138	2386	3706	4057	—	—	21 673	156 667	58 456	—	37
1662	902	760	54	767	—	—	—	—	221 415	—	—	—	38
123 939*	—	w. n. gew.	7851	81 430	67 663	61 603	52 700	w. n. net.	621 169	903 531	859 088	1 046 167	39
22 375	22 375	—	1368	8749	in Kol. 168c	772	—	4586	31 689	in Kol. 170c	1808	—	40
234 338	96 213	138 125	2030	100 574	43 030	33 174	9407	—	982 949	1 155 826	1 204 031	500 693	41
85 854	36 102	49 752	1315	111 916	12 092	18 752	—	—	1 977 466	390 115	78 221	827 294	42a
1319	415	904	—	602	—	—	—	—	584 114	2893*	—	—	- b
3437	—	—	977	—	4188	4182	—	—	14 302	46 302	33 373	—	43
204 268	w. n. net.	—	9145	111 694	136 449	139 145	34 391	w. n. net.	2 082 848	1 366 735	981 798	319 700	44
66 253	—	—	1255	14 680	9777	9848	89 363	w. n. net.	111 398	123 228	106 545	939 164	45
132 523	32 837	99 686	3836	99 721	73 356	67 403	14 731	77 488	521 617	1 015 607	992 245	502 197	46
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	47
43 012	—	—	1001	17 319	13 943	35 225	—	—	364 542	229 997	508 217	—	48
22 661	—	w. n. gew.	291	17 009	2342	2231	620	—	123 990	38 195	38 043	37 891	49
104 132	26 344	77 788	2232	127 557	58 295	53 915	31 219	17 910	996 607	531 718	561 412	444 303	50
125 910	—	—	2856	86 534	5183	5944	179 856	—	2 551 281	in Kol. 170c	4 914 891	in Kol. 170c	51a
23 427	—	—	1708	44 639	36 253	29 625	—	5163	185 194	419 230	248 991	—	- b
11 018	—	—	458	14 899	—	—	—	1549	116 787	—	—	—	- c
78 916	—*	—	1891	18 000	11 702	15 691	2100	w. n. net.	189 554	187 402	294 853	56 093	52
3976	—	—	150	1879	—	—	—	—	177 183	—	—	—	53
10 050	2735	7315	370	296	2811	2492	—	w. n. net.	6413	26 964	29 971	—	54
89 193	82 470	6723	1650	210 584	82 715	22 665	—	—	1 603 836	247 441	207 078	—	55
17 600	3976	13 624	440	9816	6714	9710	3834	600	70 983	47 565	85 802	49 829	56
166 339*	w. n. netirt.	—	1083	49 268	27 180	21 827	5706	—	1 518 394	1 220 273	2 184 647	1 778 833	57a
98 578*		—	1158	15 954	26 492	20 996	2252	—	861 264	1 922 636	1 773 822	307 163	- b
11 313*		—	501	56 987	1241	1035	—	—	359 442	150 294	63 680	3071	- c
3018	2073	945	193	212	400	1045	459	880	5210	18 156	8035	12 263	58
50 215	50 215	—	5556	27 563	in Kol. 168c	95 065	in Kol. 168c	—	57 754	in Kol. 170c	540 197	in Kol. 170c	59a
18 022	18 022	—	1858	14 911	" " 168c	17 736	" " 168c	—	29 967	" " 170c	124 386	" " 170c	- b
2835	2835	—	231	3122	in Kol. 168c	1076	—	—	2870	in Kol. 170c	1693	—	- c
274 853	122 550	152 303	9552	100 338	87 503	96 032	68 184	144 539	323 083	574 901	631 259	318 899	60
185 089	79 146	105 943	3765	182 181*	in Kol. 168a	30 353	in Kol. 168c	—	5 837 770*	in Kol. 170a	479 375	in Kol. 170c	61a
13 063	8712	4351	470	3536	2917	5296	—	—	117 915	137 915	362 133	—	- b
103 913	—	—	1737	171 945	in Kol. 168a	in Kol. 168a	in Kol. 168a	—	2 858 935	in Kol. 170a	in Kol. 170a	in Kol. 170a	- c
19 961	19 961	—	—	5346	4167	6683	—	—	189 585	299 838	261 499	—	62
54 629	52 517	2112	2586	20 213	in Kol. 168c	27 952	in Kol. 168c	21 753	74 448	in Kol. 170c	147 048	in Kol. 170c	63
39 858	18 893	20 965	506	5469	4332	11 058	—	—	83 278	193 367	247 946	—	64
5213	1351	3862	117	928	170	296	—	1665	15 001	3308	5563	—	65
164 698	37 766	126 932	4167	127 203	56 204	51 327	46 665*	14 989*	554 386	713 733	543 800	565 566	66a
37 102	27 535	9567*	2238	30 731	17 392	13 955	7804	w. n. net.	143 811	229 820	170 746	159 243	- b
94 369	—	—	1043	12 362	180	2416	—	—	180 635	21 642	163 011	—	67a
32 285	—	—	474	2233	400	1504	—	—	82 706	29 743	70 874	—	- b

		171				172				173
		(Fortf.) **II. Personen- und**								
		(Fortf.) A. **Im Betriebsjahre 1865**								
		Frachtgüter der ermäßigten Klasse (excl. Kohlen)				Kohlen und Coaks				Ueber-
	I. Staatsbahnen.	a. im Binnenverkehre aufgegeben (und angekommen). Z.-Ctr.	b. im direkten Verkehre aufgegeben nach Stationen fremder Bahnen. Z.-Ctr.	c. im direkten Verkehre angekommen von Stationen fremder Bahnen. Z.-Ctr.	d. im Durchgangs-Verkehre befördert. Z.-Ctr.	a. im Binnenverkehre aufgegeben (und angekommen). Z.-Ctr.	b. im direkten Verkehre aufgegeben nach Stationen fremder Bahnen. Z.-Ctr.	c. im direkten Verkehre angekommen von Stationen fremder Bahnen. Z.-Ctr.	d. im Durchgangs-Verkehre befördert. Z.-Ctr.	a. im Binnenverkehre aufgegeben u. angekommen (incl. Postgüter). Z.-Ctr.
1	Badische	1 417 158*	896 177	661 064	352 454	5 659 041*	3 165 145	4 244 272	3 068 590	8 028 493
2	Bayerische (u. gepcht. Zwgb.)	9 825 175*	2 494 474	9 818 925	2 192 275	in Kol. 171a	in Kol. 171b	in Kol. 171c	in Kol. 171d	14 276 975
3	Braunschweigische	4 279 695	2 373 631	2 276 141	4 923 920	1 423 857	329	3 930 090	4 630 803	6 286 118
4	Hannoversche	10 462 388	2 765 775	2 811 854	4 340 048	4 862 050	909 065	5 232 065	7 086 080	17 639 864
5	Main-Neckar	471 651	613 654	669 454	352 939	in Kol. 171a	in Kol. 171b	in Kol. 171c	in Kol. 171d	850 605
6	Main-Weser	1 604 821	1 465 632	1 571 456	1 023 999	195 664	—	609 256	—	2 026 754
7	Nassauische	5 648 076	2 930 434	519 169	190 535	843 369	387 383	328 021	9656	6 731 221
8	Preuß. a. Niederschles.-Märk. b. Schles.-Gebirgsb.	4 254 236	2 194 830	7 300 070*	1 244 171	18 802	—	12 511 700*	1 264 320	5 147 147
9	" Ostbahn	6 291 026	1 626 043	1 180 126	422 665	837 363	8060	747 624	—	7 933 921
10	" Saarbrücker (u. Trier)	1 934 032	2 072 639	6 672 762	333 210	15 842 356*	26 000 159*	—	—	17 810 808
11	" Westfälische	1 867 297	1 620 395	1 015 259	1 950 516	556 390	—	2 728 867	2 672 943	2 915 984
12	Sächsische östliche	12 104 249	in Kol. 171c	4 449 195	in Kol. 171c	in Kol. 171a*	in Kol. 171c	in Kol. 171c	in Kol. 171c	13 515 418
13	Sächsische westliche	30 030 119	" " 171c	11 839 320	" " 171c	" " 171a*	" " 171c	" " 171c	" " 171c	32 682 914
14	Württembergische	8 760 720	1 362 075	2 585 937	1 506 472	913 211	—	2 570 456	—	10 713 554
	II. Privatbahnen									
	a) unter Staatsverwaltg.									
15	Aach.-Düss. a. Aach.-Düssel. / Ruhrorter b. Ruhrort-Crf.	1 173 662 / 556 842	1 366 165 / 813 558	1 065 035 / 1 526 508	597 283 / 104 572	1 516 081 / 1 962 420	1 817 410 / 3 054 505	1 712 617 / 100 670	4300 / —	2 875 958 / 2 669 781
16	Bergisch-Märkische	23 830 525*	3 276 596	7 845 836	58 382	40 391 153*	10 751 017	—	—	67 622 632*
17	a. Löbau-Zittauer	2 292 601	in Kolonne 171c enth.	423 670	in Kol. 171c	in Kol. 171a*	in Kol. 171c	in Kol. 171c	in Kol. 171c	2 677 443
	b Zittau-Reichenberger	2 148 375		72 818	" " 171c	" " 171a*	" " 171c	" " 171c	" " 171c	2 343 900
18	a. Oberschlesische	7 478 702		6 503 649	906 207	11 672 926	" " 172c	17 817 235	266 111	19 344 918
	b. Breslau-Posen-Glogauer	1 753 203		2 103 253	832 076	—	" " 172c	2 265 643	1 501 225	1 911 025
19	Stargard-Posener	293 734		1 364 322	1 620 575	—	" " 172c	1 394 285	106 490	326 589
20	Rhein-Nahe-E.	886 550	1 873 060	2 072 382	1 875 722	—	—	1 816 960*	1 678 530*	909 406
21	Wilhelms-Bahn	1 315 926	1 241 437	702 128	590 038	4 445 458	781 184	235 822	—	5 891 164
	b) in Privatverwaltung.									
22	Aachen-Mastrichter	721 120	427 195	1 319 260	319 703	940 290	—	1 715 000	—	1 780 640
23	Alberts-Bahn	599 170	361 767	211 051	—	6 321 250*	—	—	—	6 959 707
24	Altona-Kieler	2 288 130	117 758	130 929	—	in Kol. 171a	in Kol. 171b	in Kol. 171c	—	3 173 676
25	Aussig-Teplitzer	612 643*	in Kol. 171a	in Kol. 171a	—	9 034 251	" " 172a	" " 172a	—	10 078 659
26	Bayerische Ostbahnen	3 691 726	2 347 352	810 198	887 228	986 204	312 114	1 828 274	306 315	5 901 536
27	Berlin-Anhaltische	3 932 174	1 019 418	1 097 141	1 253 791	4 209 835	—	1 142 872	—	8 956 893
28	a. Berlin-Hamburger	1 762 882	1 535 462	2 154 215	92 622	321 357	67 608	133 319	114 900	4 259 970
	b Hamburg-Bergedorfer	—	4 051 955	—	—	—	159 043	—	—	—
29	Berlin-Potsdam-Magdebgr.	720 801	in Kol. 171c	1 631 395	in Kol. 171c	38 721	in Kol. 172c	1 393 311	in Kol. 172c	3 159 724
30	Berlin-Stettiner a. Stammbahn	2 707 974	2 057 696	2 143 585	83 622	174 275*	—	—	—	3 266 224
	b. Hinterpommer.	588 125	635 270	421 327	—	80 138*	—	—	—	697 969
	c. Vorpommersche	1 068 628	408 716	336 653	—	164 304*	—	—	—	1 296 263
31	Böhmische Westbahn	in Kol. 170a	in Kol. 170b	in Kol. 170c	—	1 995 700	2 391 800	—	—	3 764 279
32	Breslau-Schweidnitz-Freib.	5 043 833	499 478	264 456	—	8 801 836	4 330 736	—	—	14 244 894
33	Brünn-Rossitzer	127 925*	115 546*	63 939*	—	1 456 152	726 861	—	—	1 590 792

Güter-Verkehr.

wurden befördert:

173			174	175		176	
Haupt Güter				Außerdem Betriebsdienst- u. Baugüter			
b. im directen Verkehre aufgegeben nach Stationen fremder Bahnen. Ztr.	c. im directen Verkehre angekommen von fremden Bahnen. Ztr.	d. im Durchgangs-Verkehre befördert. Ztr.	Zusammen. Ztr.	a. tarifirte. Ztr.	b. frachtfrei beförderte. Ztr.	Benennung derjenigen Arten von Gütern, welche den Hauptverkehr auf der Bahn bildeten.	
4 804 851	5 485 617	3 885 781	22 204 742	—	1 201 150	Abfälle, Bau- u. Nutzholz, Eisen, Getreide, Kohlen, Wein, Sägew. ꝛc.	1
4 733 112	12 813 225	3 689 182	35 512 494	—	3935 750*	Getreide, Brennholz, Kohlen, Baumaterialien, Hopfen, Bier, Zucker ꝛc.	2
2 797 822	6 620 620	11 243 534	26 948 094	—	1 087 973	Kohlen und Coaks, Getreide, Steine, Eisen (roh u. verarb.) Holz ꝛc.	3
5 881 521	9 380 399	12 785 618	45 637 402	w. u. not.	—	Getreide, Kohlen, Eisen, Tabak, Spiritus, Holz, Heringe, Baumw. ꝛc.	4
1 192 860	1 069 513	939 076	4 052 054	—	—	Manufakturw. aller Art, Getreide, Tabak (roh u. fabricirt), Wein ꝛc.	5
1 692 333	2 472 691	1 555 266	7 747 044	836 804	608 000	Blei, Kolonial-, Eisen- u. Eisenguſsw., Eisenstein, Getreide, Gyps ꝛc.	6
3 456 816	1 038 763	306 647	11 533 447	—	27 573	Erze, Kohlen, Coaks, Eisen, Blei, Holz, Getreide, Bier, Wein, Salz ꝛc.	7
3 074 238	21 388 386*	2 818 916	32 428 687	—	1 288 106	Kohlen, Getreide, Mühlenfabrikate, Manufakturw., Eisen, Wolle ꝛc.	8
2 084 447	2 545 449	574 532	13 138 349	46 371*	1 606 828	Kohlen, Droguen, Eisen, Eisenw., Getreide, Flachs, Holz, Heringe ꝛc.	9
28 160 337	6 821 325	398 319	53 190 789	111 891	1 824 513	Steinkohlen, Coaks, Erze, Roheisen, Steine, Holz, Eisenfabrikate ꝛc.	10
1 816 659	3 960 681	5 009 910	13 703 234	-	3 108 908	Steinkohlen, Erze, grobe Eisenw., Holz, Getreide u. Consumtibilien ꝛc.	11
in Kol. 173c	7 386 222	in Kol. 173c	20 901 640	875 404*	—*	Baumwolle, Kohlen, Eisen u. Eisenwaaren, Erze, Droguen, Garne ꝛc.	12
" " 173c	13 575 254	" " 173c	46 258 168	1 071 950*	—*	Kohlen, Getreide, Holz, Kalk, Eisen, Manufakturw., Baumwolle ꝛc.	13
1 892 371	5 659 931	1 779 334	20 045 190	—*	—	Holz, Kohlen, Getreide, Wolle, Baumwolle, Eisen u. Eisenw., Leder ꝛc.	14
3 427 262	3 004 406	748 343	10 055 969	82 824	148 290	Steinkohlen, Erden u. Steine, Eisen (roh u. bearb.), Manufakturw. ꝛc.	15a
3 983 885	1 796 480	141 562	8 591 708	29 303	355 862	Steinkohlen, Erden u. Steine, Eisen (roh u. bearb.), Erze, Getreide ꝛc.	- b
14 452 222	8 434 386	122 257	90 631 497	1 555 486	5 594 379	Steinkohlen, Coaks, Steine, Eisenerze, Roheisen, Gyps, Kies, Sand ꝛc.	16
in Kolonne 173e enth.	549 639	in Kol. 173e	3 227 082	117 040*	—*	Braunkohlen, Farbehölzer, Flachs, Garne, Getreide, Kalk, Leinenw. ꝛc.	17a
	153 798	" " 173e	2 497 698	—	—	Braunkohlen, Brenn- u. Nutzholz, Farbewaaren, Flachs, Kohlen ꝛc.	- b
	24 869 653	1 253 332	45 467 903	159 494	1525649*	Steinkohlen, Kalk, Bau- u. Nutzholz, Getreide, Eisen, Erze, Mineral. ꝛc.	18a
	4 580 090	2 364 577	8 853 692	198	207 789*	Steinkohlen, Getreide, Hülsenfrüchte, Bau- u. Nutzholz, Flachs, Eisen ꝛc.	- b
	3 033 637	1 909 424	5 269 650	160	107 444*	Steinkohlen, Getreide, Hülsenfrüchte, Kalk, Heringe, Spiritus, Flachs ꝛc.	19
1 926 110	3 959 259	3 719 644	10 514 419	54 260	804 150	Erze u. Mineralien, Steinkohlen, Coaks, Steine, Sand, Roheisen ꝛc.	20
2 151 358	1 064 924	670 523	9 777 969	—	250 312	Kohlen, landwirthschftl. Produkte, Eisen, Maschinen, Zink, Spiritus ꝛc.	21
668 689	3 213 796	335 569	5 998 694	—	70 825	Brennmaterialien, landwirthschaftl. Produkte, Abfälle, Blei, Zink ꝛc.	22
414 135	235 831	—	7 609 673	—	—	Kohlen u. Coaks, Getreide, Papier, Lumpen, Oelfrüchte, Steine ꝛc.	23
359 348	291 779	—	3 824 803	—	416 631	Getreide, Hülsenfrüchte, Kartoffeln, Bau- und Nutzholz, Kohlen ꝛc.	24
in Kol. 173a	in Kol. 173a	—	10 078 659*	199 453	—	Kohlen, Baumwolle, Steine, chemische Produkte, Eisen, Salz ꝛc.	25
3 133 798	3 078 421	1 536 330	13 650 103	—	918 266	Getreide, Holz und Kohlen	26
1 576 134	2 823 046	1 765 273	15 121 346	—	593 902	Kohlen, Getreide, Wolle, baumwollene u. wollene Waaren, Zucker ꝛc.	27
3 249 395	3 304 477	356 055	11 169 897	—	651 489	Baumwolle, Droguen, Eisen, Getreide, Häute, Holz, Kolonialw. ꝛc.	28a
7 671 096	—	—	7 671 096	—	—	. . . . .	- b
1 187 097	4 060 996	33 427	8 441 244	—	—	Kohlen, Schienen, Roggen, Zucker, Manufakturwaaren, Oele ꝛc	29
2 224 208	2 295 911	86 015	7 872 358	—	9 402 881	Getreide, Hülsenfrüchte, Mühlenfabrikate, Heringe, Holz, Spiritus ꝛc.	30a
688 378	467 337	—	1 853 684	—	437 604	Holz, Getreide, Hülsenfrüchte, Kohlen, Spiritus, Kalk, Salz, Wolle ꝛc.	- b
463 648	398 959	—	2 158 870	—	6 820 325	Getreide, Mühlenfabrikate, Hülsenfrüchte, Kohlen, Holz, Steine, Bier ꝛc.	- c
3 469 419	347 275	—	7 580 973*	—	303 606	Kohlen, Getreide, Holz, Eisen, Steine, Salz, Flachs, Oel, Glas ꝛc.	31
5 015 417	380 078	—	19 640 389	—	707 614	Steinkohlen, Steine, Feld- u. Garten-Erzeugnisse, Manufakturw. ꝛc.	32
847 026	71 367	—	2 309 185*	—	4552	Kohlen u. Coaks, Eisen u. Eisenwaaren, Brennholz, Zucker ꝛc.	33

	II. Privatbahnen. (Forts.)	171 Frachtgüter der ermäßigten Klasse (excl. Kohlen) a. im Binnenverkehre aufgegeben (und angekommen). Z.-Ctr.	171 b. im direkten Verkehre aufgegeben nach Stationen fremder Bahnen. Z.-Ctr.	171 c. im direkten Verkehre angekommen von Bahnen. Z.-Ctr.	171 d. im Durchgangs-Verkehre befördert. Z.-Ctr.	172 (Forts.) II. Personen- und (Forts.) A. Im Betriebsjahre 1865 Kohlen und Coals a. im Binnenverkehre aufgegeben (und angekommen). Z.-Ctr.	172 b. im direkten Verkehre aufgegeben nach Stationen fremder Bahnen. Z.-Ctr.	172 c. im direkten Verkehre angekommen von Bahnen. Z.-Ctr.	172 d. im Durchgangs-Verkehre befördert. Z.-Ctr.	173 Ueber- a. im Binnenverkehre aufgegeben u. angekommen incl. Postgüter. Z.-Ctr.
34	Buschtěhrader a. Kralup-Kladno	16 917	—	5790	—	2 334 746	5 585 261	—	—	2 415 460
	Buschtěhrader b. Prag-Wejhybka	192 576	—	—	—	1 641 166	—	—	—	1 864 909
	Buschtěhrader c. Pferde-Bahn									
35	Frankfurt-Hanauer	846 030	335 319	625 537	127 168	11 940*	31 391*	105 481*	160 245*	1 020 150
36	Galizische Carl-Ludwig-B.	1 139 347*	2 107 209*	647 857*	—	36 293	—	40 979	—	1 297 705
37	Glückstadt-Elmshorner	214 032	97 549	108 882	—	in Kol. 171a	in Kol. 171b	in Kol. 171c	—	238 091
38	Graz-Köflacher	306 967*	—	—	—	2 401 566	—	—	—	2 930 715
39	Hessische Ludwigs-E.	3 170 145	490 992	3 079 623	1 052 368	—	2 079 809*	2 693 885	1 759 659	3 872 744
40	Homburger	65 740	in Kol. 171c	3060	—	163 191	in Kol. 172c	99 633	—	273 955
41	Kaiser Ferdinands Nordb.	8 241 124*	4 127 742*	7 566 614*	2912430*	9 432 633	967 548	455 232	275 418	18 757 280
42	Kaiserin Elisabeth a. Lokom.-Bahn	4 075 421	2 077 130	388 134	1 097 973	1 119 966	—	103 134	—	7 284 769
	Kaiserin Elisabeth b. Pferde-Bahn	87 622	15 247*	—	—	18	—	—	—	672 356
43	Kirchheimer	—	60 935	75 320	—	—	—	25 120	—	14 302
44	Köln-Mindener (u. Gießener)	20 814 972	10 573 268	6 453 634	1 675 947	51 273 000	22 656 084	5 920 130	1 447 050	74 282 514
45	Kurf Friedr. Wilh. Nordb	948 568	501 359	1 603 876	3 172 549	in Kol. 171a	in Kol. 171b	in Kol. 171c	in Kol. 171d	1 074 646
46	Leipzig-Dresdener	3 606 997	1 932 009	2 801 240	2 534 514	1 478 371	1 233 382	955 337	24 760	5 784 194
47	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	—	—	—	—	140 860	—	—	—	140 860
48	Lübeck-Büchener (u. Hambrg.)	751 393	774 750	274 873	—	—	—	—	—	1 133 254
49	Lüttich-Mastrichter	1 438 099	234 813	213 477	192 121	in Kol. 171a	in Kol. 171b	in Kol. 171c	in Kol. 171d	1 579 098
50	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	5 851 367	1 067 514	1 714 016	935 993	9 044 251	—	515 625	—	16 037 692
51	a. Magdeburg-Halberstädter	898 615	in Kol. 171c	3 680 631	in Kol. 171c	368 632	in Kol. 172c	4 632 346	in Kol. 172c	3 905 062
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	855 318	457 219	399 280	—	537 972	26 806	in Kol. 172b	—	1 628 280
	c. Cöthen-Wegelebener	674 092	—	—	—	1 447 784	—	3900	—	2 255 111
52	Mecklenburgische	683 648	587 001	288 148	80 342	350 347	49 266	545	—	1 241 549
53	Mohacs-Fünfkirchener	75 298	—	—	—	4 114 246	—	—	—	4 368 606
54	Neisse-Brieger	134 839	329 091	303 179	—	12 070	—	1 005 885	—	153 618
55	Niederländische Rhein-E.	in Kol. 170a	1 238 387	541 297	—	120 740	—	4 288 370	—	1 935 160
56	Niederschlesische Zweigbahn	899 474	266 356	516 660	334 495	—	—	390 537	—	980 873
57	a. Oesterreichische nördliche	4 182 468	1 449 243	1 048 677	647 482	336 272	26 274	8 196 734	1 977 498	6 086 402
	b. Oesterreich. südöstliche	4 216 521	4 830 266	4 916 902	767 693	825 825	10 022	193 500	—	5 919 564
	c. Wien-Neu-Szönyer	2 798 427	1 197 060	193 808	25 180	10 430	—	312 184	—	3 225 286
58	Oppeln-Tarnowitzer	1 185 582	590 158	185 616	80 695	284 264	190	948 006	—	1 476 148
59	a. Pfälzische Ludwigsbahn	3 542 379	in Kol. 171c	6 809 249	in Kol. 171c	7 326 210	—	—	6 947 884	10 953 906
	b. Pfälzische Maximiliansb.	671697		1 652 989	" " 171c	1 606 620	in Kol. 172c	3 548 171	in Kol. 172c	2 323 195
	c. Neustadt-Dürkheimer	160 282		93 053	—	93 307	—	—	—	359 381
60	Rheinische	7 005 794	3 574 180	3 765 523	1 657 388	5 173 401	1 200 455	4 869 255	1 719 511	12 747 155
61	a. Südbahn, Oesterreichische	18 866 509*	in Kol. 171a	1 101 836	—	2 748 236*	in Kol. 172a	32 080	—	27 634 636*
	b. Nordtiroler	112 815	229 401	372 707	—	160 869	—	—	—	395 135
	c. Venetianische u. Südtirol.	6 611 435	in Kol. 171a	in Kol. 171a	in Kol. 171a	244 246	in Kol. 172a	in Kol. 172a	in Kol. 172a	9 886 561
62	Süd-Norddeutsche	1 539 989*	241 832*	1 127 040*	—	1 036 318	20 783	358 476	—	2 771 238
63	Taunus-Bahn	234 075	in Kol. 171c	493 451	in Kol. 171c	177 348*	in Kol. 172c	1 380 262*	in Kol. 172c	527 837
64	Theiß-Bahn	1 198 998*	5 971 106*	479 929*	—	13 690	507	9752	—	1 301 435
65	Tilsit-Insterburger	63 166	14 930	15 868	—	26 812	7102	—	—	107 773
66	a. Thüringische	5 548 326	1 242 192	3 621 105	1 447 568	in Kol. 171a	in Kol. 171b	in Kol. 171c	in Kol. 171d	6 244 904
	b. Werra-E.	1 552 833	463 338	568 322	383 900	" " 171a	" " 171b	" " 171c	" " 171d	1 727 375
67	a. Warschau-Wiener	4 134 513	1 318 705	368 794	—	3 544 140	114 145	—	—	7 871 650
	b. Warschau-Bromberger	1 302 772	589 932	157 122	—	530 280	228 289	—	—	1 917 992

173	174	175		176	
Güter-Verkehr.					
wurden befördert:					
haupt Güter		Außerdem Betriebs- dienst- u. Baugüter			
b. im direkten Verkehre aufgegeben nach Stationen fremder Bahnen. Z.-Ctr.	c. im direkten Verkehre angekommen von fremden Bahnen. Z.-Ctr.	d. im Durchgangs-Verkehre befördert. Z.-Ctr.	Zusammen. Z.-Ctr.	a. tarifirte. Z.-Ctr.	b. frachtfrei beförderte. Z.-Ctr.	Benennung derjenigen Arten von Gütern, welche den Hauptverkehr auf der Bahn bildeten.	
5 596 867	39 600	—	8 051 927	—	147 405	Steinkohlen, Holz, Eisen u. Eisenwaaren	34a
—	—	—	1 864 909	—	181 440	Kohlen, Bau- u. Nutzholz, Eisenerz u. Rohzucker	- b u. c
544 050	883 088	302 471	2 749 759	w. n. not.	—	Holz, Kohlen u. Coaks, Steine, Getreide, Eisen, Schienen, Oelsaat	35
2 219 193	933 858	—	4 450 756*	—	474 467	Salz, Thiere, Getreide u. andere Bodenprodukte, Eisen u. Eisenw.	36
257 922	171 335	—	667 348	—	113 762	Zucker, Syrup, Getreide, Cement u. Kolonialwaaren . . .	37
—	—	—	2 930 715*	—	127 844	Kohlen, Holz, Eisen u. Eisenerze	38
3 541 995	6 694 199	3 910 894	18 019 832*	in Kol. 171	in Kol. 171	Kohlen u. Coaks, Erze, Eisen, Steine, Holz, Vieh, Wein, Leder ꝛc.	39
in Kol. 173c	105 273	—	379 228	—	21 311	Steinkohlen und Baumaterialien	40
6 294 146	9 259 051	3 697 948	38 008 425*	—	2 251 866	Kohlen, Getreide, Holz, Eisen u. Eisenw., Vieh, Zucker, Syrup ꝛc.	41
2 479 337	588 241	1 925 267	12 277 614	—	2 632 957	Getreide, Kohlen, Salz, Hölzer aller Art, Mehl, Eisen u. andere Metallw.	42a
18 140*	—	—	690 496	—	84 259	Spiritus, chem. Produkte, Eisenwaaren, Erze, Getreide, Gyps, Mehl ꝛc.	- b
111 515	137 995	—	263 812	—	—	Wolle, Baumwolle, Oel, Früchte, Malz, Mehl, Cement, Kohlen ꝛc.	43
34 732 536	13 494 707	3 477 088	125 986 845	2 289 422	—	Kohlen, Coaks, Erze, Roheisen, Steine u. Erden, Getreide, Hülsenfr. ꝛc.	44
634 364	1 720 269	4 201 076	7 630 355	—*	—	Kohlen u. Coaks, Eisen u. Eisenwaaren, Getreide u. Hülsenfrüchte ꝛc.	45
4 254 354	4 816 225	3 076 202	17 930 975	—	—	Kohlen, Eisen u. Eisenwaaren und Manufakturwaaren . . .	46
—	—	—	140 860	—	10 200	Kohlen und Coaks	47
1 018 690	818 315	—	2 970 259*	—	—	Rohprodukte und Handelsgüter	48
275 350	253 751	230 632	2 338 831	—	—	Kohlen, Bauholz, Getreide, Eisen, Metalle, Obst, Steine, Kalk ꝛc.	49
1 657 527	2 844 968	1 411 515	21 951 702	—	—	Baumwolle, Eisen u. Eisenwaaren, Farbehölzer, Farbewaaren ꝛc.	50
1 859 607	5 100 766	6 458 478	17 323 913	—	—	Kohlen, Eisen u. Stahl, Holz, Spiritus, Zucker, Syrup, Steine ꝛc.	51a
939 508	677 896	—	3 245 690	—	117 697	Getreide, Hülsenfrüchte, Kohlen, Hüttenprod., Eisen, Oel, Spiritus ꝛc.	- b
—	3900	—	2 259 011	—	—	Kohlen, Zucker, Getreide und Ziegeleiwaaren	- c
835 371	599 237	138 535	2 814 692	—	170 822	Getreide u. Hülsenfrüchte, Oelsaat, Kohlen, Rohprod. u. Handelsgüter	52
—	—	—	4 368 606	—	110 468	Kohlen u. Coaks, Wein, Getreide, Mehlprod., Salz, Eisen, Baumat. ꝛc.	53
358 866	1 341 527	—	1 854 011	—	38 474	Kohlen, Kalk, Getreide u. Hülsenfrüchte, Mühlenfabrikate, Holz, Salz ꝛc.	54
1 568 543	5 059 410	—	8 563 113	530 405	—	Getreide, Holz, Baumwolle, Kaffee, Oel, Zucker, Kohlen ꝛc. .	55
320 635	1 002 709	388 158	2 692 375	—	144 819	Getreide	56
2 722 970	11 451 885	4 409 519	24 670 776	352 865	2 054 657	Kohlen, Zucker, Spiritus, Getreide, Mahlprod., Manufakturw., Salz ꝛc.	57a
6 789 416	6 905 220	1 077 108	20 691 308	244 405	1 642 562	Holz, Kohlen, Wein, Getreide, Mehl, Salz, Wolle, Tabak, Eisenw. ꝛc.	- b
1 348 595	570 707	28 251	5 172 839	42 995	199 437	Holz, Kohlen, Zucker, Getreide, Mahlprod., Steine, Wolle u. Thiere	- c
608 904	1 142 702	93 417	3 321 171	51 742	—	Kohlen, Bretter u. Holz, Eisen- u. Eisenwaaren	58
in Kol. 173a	14 392 395	in Kol. 173c	25 346 301	—	—	Kohlen, Erze, Schienen, Holz, Bretter, Steine, Wolle, Getreide	59a
	5 343 282	" " 173c	7 666 477	—	—	Kohlen, Erze, Roheisen, Schienen, Holz, Bretter, Steine, Wolle ꝛc.	- b
	23 829	—	285 403	—	—	Wein, Getreide, Salz, Glas, Hanf, Holz, Bretter, Eisen, Oel, Bier ꝛc.	- c
5 437 039	9 362 069	3 763 982	31 310 245	241 839	606 370	Baumaterialien, Bier, Blei, Kohlen, Eisen (roh u. bearb.), Wolle ꝛc.	60
in Kol. 173a	1 643 644	—	29 278 340	—	10 998 134	Getreide, Hölzer, Kohlen, Eisen, Mahlprod., Wein, Spiritus, Salz ꝛc.	61a
370 233	740 136	—	1 505 504	—	50 382	Getreide, Hülsenfrüchte, Mahlprodukte, Holz, Holzwaaren, Kohlen ꝛc.	- b
in Kol. 173a	in Kol. 173a	in Kol. 173a	9 886 561	—	591 312	Kolonialwaaren, Oele, Getreide, Mahlprodukte, Kohlen, Holz ꝛc.	- c
566 620	1 753 698	—	5 091 556*	—	427 006	Mineralien und mineralische Produkte, Bodenerzeugnisse ꝛc. .	62
in Kol. 173c	2 048 713	in Kol. 173c	2 376 550	—	—	Kolonialwaaren, Wein, Feldfrüchte, Kohlen, Eisen, Metalle ꝛc.	63
6 169 312	748 685	—	8 219 432*	—	385 994	Getreide, Vieh, Tabak, Salz, Wein, Wolle, Eisen, Holz, Steine ꝛc.	64
25 810	21 727	—	155 009	—	267	Kohlen, Holz, Getreide, Spiritus, Kartoffeln, Mühlenfabrikate ꝛc.	65
2 012 129	4 216 232	2 059 799	14 533 064	97 135	300 377	Kohlen, Holz, Salz, Eisen und Eisenwaaren	66a
710 550	753 023	550 947	3 741 895	—	—	Holz, Kohlen, Steine und Vieh	- b
1 454 672	534 221	—	9 860 543	961 629	in Kol. 175a	Kohlen, Holz, Getreide, Steine, Steinsalz, Kalk, Eisen, Zucker ꝛc.	67a
848 364	229 500	—	2 995 856	100 737	18 997	Getreide, Zucker, Holz, Heringe, Rüben, Steine, Wolle ꝛc. .	- b

		177			178		179		180		
		(Forts.) **II. Personen- und**									
		(Forts.) A. Im Betriebsjahre 1865 wurden befördert:									
		Fahrzeuge aller Art.			Thiere.		Gewicht		a.	b.	c.
	I. Staatsbahnen.	a. Equipagen. Anz.	b. Eisenbahn-Fahrzeuge (Lokomotiven, Tender u. Wagen). Anz.	c. Sonstige Fahrzeuge (Möbelwagen, Schlitten, Generirwagen u. s. w.). Anz.	a. Pferde (Luxus-, Koppel- 2c.) Stück.	b. Rindvieh, Schweine und sonstige Thiere. Stück.	a. der in Kol. 178a u. b. aufgeführten Thiere Ctr.	b. der außerdem beförderten Thiere. Ctr.	Sämmtliche Personen in der I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse haben zurückgelegt
									Meilen.	Meilen.	Meilen.
1	Badische	302	in Kol. 168, 170—172	in Kol. 168, 170—172	3484	360 823	1 020 441	4149*	820 170	5 116 127	14 039 794
2	Bayerische (u. gpcht. Zwgb.)	713	—	35*	10 691*	330 183	—	—	893 771	10 045 527	19 610 225
3	Braunschweigische	283	236	280	5216	243 876	307 719	892*	187 899	1 702 123	3 426 219
4	Hannoversche	1133	—	—	9737*	10 081*	—	898	650 491	5 395 490	9 649 724
5	Main-Neckar	133	157	11*	1433	29 307	w. u. not.	—	—	—	—
6	Main-Weser	77	650*	515*	274	1902	4876	283 850*	253 614	2 355 602	3 747 255
7	Nassauische	38	208	3	280	17 662	32 782	—	152 948	1 033 364	2 240 735
8	Preuß. a. Niederschl. Märk. b. Schles. Gebirgsb.	409	295	—	6014	736 247	648 131	1192	459 602	3 699 875	5 264 963
9	„ Ostbahn	611	369	—	12 669	962 770	1 113 320	—	867 067	5 465 227	6 502 099
10	„ Saarbrücker (u. Trier)	61	40	—	5652	137 660	151 617	—	42 260	417 632	1 597 625
11	„ Westfälische	254	1	129	3364	36 388	198 945	—	34 922	442 442	1 562 142
12	Sächsische östliche	—	573	195	419	1847	—*	594 635	97 912	1 622 986	5 039 568
13	„ westliche	4	52	130	378	3821	—*	517 298	136 527	2 708 048	7 731 409
14	Württembergische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	II. Privatbahnen.										
	a) unter Staatsverwaltg.										
15	Aach.-Düss. a. Aach.-Düss. / Ruhrorter b. Ruhrort-Crf.	79 / 25	150 / 130	— / —	5534 / 1053	201 649 / 45 950	301 048 / 78 521	— / —	51 181 / 8931	602 818 / 214 204	912 426 / 450 294
16	Bergisch-Märkische	4	—	729	737	85 738	464 310	—	75 705	1 663 585	3 698 566
17	a. Löbau-Zittauer	—	—	42	27	351	—*	59 667	1907	86 855	458 002
	b. Zittau-Reichenberger	—	—	8	9	331	—*	38 456	824	50 477	267 191
18	a. Oberschlesische	187	—*	26	2877	142 693	158 451	481	101 171	1 221 542	1 972 606
	b. Breslau-Posen-Glogauer	125	—*	12	2031	76 079	172 149	360	44 279	567 991	1 804 558
19	Stargard-Posener	149	—*	16	4030	359 320	256 945	313	28 133	398 964	913 394
20	Rhein-Nahe-E.	101	606	—	3119	128 306	163 419	—	76 601	546 102	1 238 594
21	Wilhelms-Bahn	95	6	—	806	24 474	47 258	—	13 552	184 087	311 442
	b) in Privatverwaltung.										
22	Aachen-Mastrichter	4	—	—	3725	183 935	294 225	—	55 964	250 201	674 838
23	Alberts-Bahn	13	—	—	15*	150*	—*	12	2269	113 644	405 034
24	Altona-Kieler	252	—	—	6005	113 726	465 717	—	31 561	625 353	3 235 136
25	Aussig-Teplitzer	—	—	—	4	732	3614	—	—	—	—
26	Bayerische Ostbahnen	288	—	—	1720	184 029	w. u. not.	—	118 260	2 022 660	8 116 200
27	Berlin-Anhaltische	133	218	39	3641	127 819	306 947	412	218 034	2 577 020	5 445 352
28	a. Berlin-Hamburger	229	100	135	7819	559 467*	960 570	—	198 377	2 498 944	3 252 901
	b. Hamburg-Bergedorfer	108	—	—	4828	444 797	—	—	15 452	264 828	469 001
29	Berlin-Potsdam-Magdebgr.	162	—	—	3025	110 139	193 239	—	249 261	2 146 095	3 662 066
30	Berlin-Stettin. a. Stammbahn	422	22	—	3216	378 528	555 233	—	57 075	1 240 959	3 106 665
	Berlin-Stettin. b. Hinterpommersche	67	—	—	1192	134 646	186 723	—	7729	293 814	778 187
	Berlin-Stettin. c. Vorpommersche	211	—	—	1430	127 141	169 452	—	28 962	526 347	1 448 002
31	Böhmische Westbahn	51*	—	—	118*	48 320	44 295	312	45 664	384 954	1 282 705
32	Breslau-Schweidnitz-Freib.	128*	—	—	595	38 633	116 625	187	35 418	472 894	1 528 792
33	Brünn-Rossitzer	3	—	6	—	3509	4269	—	1270	22 270	104 230

Digitized by Google

180	181	182						183	

Güter-Verkehr.

B. Durchschnitts-Verhältnisse.

d. Sämmtliche Personen in der IV. Klasse haben zurückgelegt	e. Sämmtliche Personen zu ermäßigten Fahrpreisen (Militairs ꝛc.) haben zurückgelegt	Zusammen.	a. Sämmtliche Eilgüter haben zurückgelegt	b. Sämmtliche Postgüter haben zurückgelegt	c. Sämmtliche Frachtgüter der Normalklasse (u sperrige Güter) haben zurückgelegt	d. Sämmtliche Frachtgüter der ermäßigten Klasse (excl. Kohlen) haben zurückgelegt	e. Sämmtliche Kohlen und Coaks haben zurückgelegt	f. Sämmtliche Betriebsdienst- und Baugüter haben zurückgelegt	Zusammen.	
Meilen.	Meilen.	Personenmeilen.	Meilen.		Meilen.		Meilen.		Centnermeilen.	
—	503 457	20 479 548	4 660 394	568 385	26 455 795	33 785 566	153 957 127*	17 864 114	237 291 381	1
—	279 153	30 828 676	—	—	—	—	—	—	588 003 730	2
1295	268 391	5 585 927	2 380 008	—	25 140 909	184 775 189	in Rel. 1824	3 617 893	215 913 999	3
885 386*	—*	16 581 091	—	—	—	—	—	—	577 747 552*	4
—	—	4 602 091	—	—	—	—	—	—	30 658 028	5
—	249 571	6 606 042	2 532 956	—	21 671 080	66 588 206	5 012 302	4 886 534	100 691 078	6
—	130 735	3 557 782	235 135	—	4 016 825	90 466 912	11 173 162	188 376	106 080 410	7
9 094 720	513 056	19 032 216	5 075 118	144 450	70 832 875	313 641 214	477 310 383	28 120 595	895 124 635	8
8 027 993	1 383 727	22 246 113	4 109 332	3095	57 379 220	180 934 778	9 097 407	36 622 857	288 146 689	9
853 697	207 721	3 118 935	209 124	—	1 521 592	71 762 900	121 372 660	6 925 835	201 792 111	10
1 704 180	24 455	3 768 141	860 803	36 787	11 521 200	46 077 754	62 739 846	6 839 598	128 075 988	11
—	279 182	7 039 648	1 564 871	—	39 016 632	95 960 200	in Rel. 1824	441 243	136 982 946	12
—	243 712	10 819 696	4 301 674	—	49 672 726	410 079 545	" " 1824	4 484 485	468 538 430	13
—	—	15 650 256	—	—	—	—	—	—	256 979 323	14
1 354 016	35 222	2 933 663	655 969	222 564	3 513 298	23 752 769	16 459 986	974 371	45 578 957	15a
660 763	20 938	1 355 130	262 047	76 613	1 413 574	11 706 530	19 813 554	734 938	34 007 256	- b
5 026 339	165 862	10 630 057	2 451 609	443 735	26 916 729	215 095 655	241 717 784	27 944 869	514 570 381	16
—	11 529	558 293	155 085	—	1 746 039	10 655 905	in Rel. 1824	37 615	12 594 644	17a
—	465	318 957	70 002	—	893 580	7 347 289	" " 1824	—	8 310 871	- b
2 900 163	184 544	6 380 026	520 524	—	10 903 887	186 453 602	502 981 629	612 420*	701 472 062	18a
863 895	437 426	3 718 149	407 949	—	5 882 467	67 455 623	72 086 006	4363*	145 836 408	- b
843 341	254 246	2 438 078	342 037	—	5 730 716	47 726 590	22 594 778	2106*	76 396 227	19
376 274	247 414	2 484 985	447 888	—	2 827 762	63 071 335	53 584 884	3 342 169	123 274 038	20
678 693	6857	1 194 631	77 789	—	3 003 551	25 749 722	44 242 708	1 924 125	74 997 895	21
—	71 171	1 052 174	296 510	378	4 269 360	9 630 155	2 693 734	197 047	17 087 184	22
335 677	7722	864 346	13 283	23 413	178 043	2 011 959	11 634 174	—	13 860 872	23
—	—*	3 892 050	760 060*	—	13 356 659*	22 268 140	in Rel. 1824	3 758 730	40 143 589	24
—	—	381 516	—	—	—	—	—	—	—	25
—	378 480	10 635 600	2 219 520	—	50 872 620	166 928 340	in Rel. 1824	—	220 020 480	26
—	485 394	8 725 800	3 256 536	262 155	40 930 441	101 446 564	42 823 984	5 582 143	194 301 823	27
2 744 514	739 348	9 434 084	4 329 676	—	105 036 781	101 225 180	3 611 894	8 048 637	222 252 168	28a
137 764	—	946 045	142 806	—	6 888 799	8 468 586	332 400	—	16 032 591	- b
2 205 926	458 077	8 721 425	2 930 147	—	71 465 369	37 077 836	18 987 719	—	130 461 071	29
2 680 286	240 139	7 325 124	990 596	231 942	7 174 401	69 613 801	975 794	10 840 677	89 827 211	30a
861 549	170 195	2 111 474	148 152	73 726	1 487 250	15 902 150	1 031 582	1 328 943	19 971 803	- b
1 369 893	200 116	3 573 320	362 112	90 049	1 767 617	14 581 037	1 425 085	6 729 956	24 955 856	- c
—	198 784	1 912 098	155 020	—	46 836 339	in Rel. 1824	45 601 584	1 943 660	94 536 603	31
1 082 723	1 788 861	4 908 688	339 686	—	5 458 637	36 753 245	96 130 427	3 965 016	142 647 011	32
—	4356	132 126	—	—	52 863	813 328	7 118 168	13 656	7 998 015	33

Digitized by Google

	II. Privatbahnen. (Forts.)	177 (Forts.) A. Im Betriebsjahre 1865 wurden befördert: Fahrzeuge aller Art. a. Equipagen. Anz.	b. Eisenbahn-Fahrzeuge (Lokomotiven, Tender u. Wagen). Anz.	c. Sonstige Fahrzeuge (Möbelwagen, Schlitten, Feuerspritzen u. s. w.). Anz.	178 Thiere. a. Pferde (Luxus-, Koppel- ꝛc.) Stück.	b. Rindvieh, Schweine und sonstige Thiere. Stück.	179 Gewicht. a. der in Kol. 178a u. b. aufgeführten Thiere Z.-Ctr.	b. der außerdem beförderten Thiere. Z.-Ctr.	180 (Forts.) II. Personen- und Sämmtliche Personen in der I. Klasse Meilen.	II. Klasse Meilen.	III. Klasse Meilen.
34	Buschtêhrader a. Kralup-Kladno	—	—	—	—	3400	4527	—	584	11 190	70 069
	b. Prag-Wejhybka	—	—	—	—	100	165	—	1182	25 186	131 537
	c. Pferde-Bahn										
35	Frankfurt-Hanauer	27	—	—	744	23 074	—	—	28 319	450 949	897 803
36	Galizische Carl-Ludwig-B.	210	2	10	1440	510 053	853 464	239	85 848	779 058	2 228 387
37	Glückstadt-Elmshorner	38	—	in Kol. 177a	164	9368	in Kol. 179a	33 241	973	40 880	344 673
38	Graz-Köflacher	5	—	7	31	527	1749	214	763	20 675	255 383
39	Hessische Ludwigs-E.	191	in Kol. 177a	in Kol. 177a	3829	172 719	w. n. not.	—	303 096	2 322 686	4 353 079
40	Homburger	—	—	—	—	—	—	—	100 197	381 305	645 163
41	Kaiser Ferdinands Nordb.	899	482	—	6651	1 261 488	2 447 670	3531	550 028	3 122 280	8 023 937
42	Kaiserin Elisabeth a. Lokom.-Bahn	538*	8	in Kol. 177a	3543*	361 850	508 324	—	452 019	2 387 293	4 526 736
	b. Pferde-Bahn	—	—	6	—	—	—	—	—	19 733	101 774
43	Kirchheimer	4	—	—	4	6668	—	—	1482	16 863	56 528
44	Köln-Mindener (u. Gießener)	222	950	705	8063	403 804	674 597	620	600 174	4 257 732	4 177 033
45	Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	46	8*	—*	in Kol. 178b	1188*	—	—	—	—	—
46	Leipzig-Dresdener	127	624	53	3550	142 930	269 754	5232	162 928	1 842 792	5 582 918
47	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	—	—	—	—	2728	—	—	4378	157 340	561 526
48	Lübeck-Büchener (u. Hamb.)	157	—	—	556	33 804	—	—	17 838	361 557	983 342
49	Lüttich-Mastrichter	—	—	—	1570	18 180	—	—	46 567	143 490	659 111
50	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	370	62	—	5899	123 656	399 397	446	61 759	1 131 290	3 987 729
51	a. Magdeburg-Halberstädter	211	—	—	4114	191 335	428 499	—	65 919	831 247	2 170 248
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	34	—	—	2956	70 051	135 731	—	13 817	355 958	764 566
	c. Cöthen-Wegeleberer	44	—	—	140	10 735	—	—	1256	53 024	233 761
52	Mecklenburgische	153	—	—	1473	123 255	202 528	—	35 833	695 246	1 244 611
53	Mohacs-Fünfkirchener	10	—	—	1	535	1659	45	3572	59 494	100 744
54	Neisse-Brieger	10	2	116	560	10 153	16 779	74	5142	68 070	162 391
55	Niederländische Rhein-E.	116	592	8	2720	190 260	768 973	10	880 649	1 988 128	3 122 518
56	Niederschlesische Zweigbahn	78	3	6*	414	81 720	84 820	—	5803	110 355	319 490
57	a. Oesterreichische nördliche	487*	10	—*	2622*	204 437	445 658	4750	365 967	2 358 059	6 858 911
	b Oesterreichische südliche	604*	42	—*	3690*	640 591	1 728 455	11 130	527 093	3 252 782	4 986 638
	c. Wien-Neu-Szönyer	129*	—	—*	2136*	81 537	240 954	4945	25 816	257 734	887 262
58	Oppeln-Tarnowitzer	12	—	—	141	39 953	31 711	—	3426	30 339	95 027
59	a. Pfälzische Ludwigsbahn	68	—	—	3586	86 878	—	—	37 818	1 075 331	2 671 102
	b. Pfälzische Maximiliansb.	25	—	—	200	19 659	—	—	15 805	309 070	749 291
	c. Neustadt-Dürkheimer	3	—	—	3	1929	—	—	914	28 866	113 697
60	Rheinische	451	372	—	4694	58 311	340 826	959	2 233 029	6 083 194	8 054 137
61	a. Südbahn, Oesterreichische	725	in Kol. 177a	in Kol. 177a	7808	357 808	—	—	1 184 632	4 617 391	11 477 912
	b. Nordtiroler	60	—	—	—	4672	16 122	—	14 162	134 891	618 078
	c. Venetianische u. Südtyrol.	534	—	—	3260	39 748	140 067	—	480 003	2 534 572	5 011 030
62	Süd-Norddeutsche	—*	—	—	371	40 179	53 411	—	13 577	196 740	920 140
63	Taunus-Bahn	14	—	—	203	3991	—	—	147 722	960 528	1 726 514
64	Theiß-Bahn	256*	—	23*	1168*	260 427	596 980	1547	105 661	1 094 164	2 229 022
65	Tilsit-Insterburger	?	—	—	600	6632	13 813	—	1533	38 952	99 135
66	a. Thüringische	416	116	21	8693	55 483	300 169	—	182 193	2 526 920	5 565 115
	b. Werra-E.	15*	—	—	1009	22 450	98 881	559	16 155	401 818	1 339 398
67	a. Warschau-Wiener	469	—	449	2271	22 417*	w. n. not.	—	169 298	1 167 601	1 903 376
	b. Warschau-Bromberger	230	—	41	1203	7767	w. n. not.	—	51 325	384 746	426 457

Digitized by Google

180	181	182						183	

Güter-Verkehr.

B. Durchschnitts-Verhältnisse.

d. Sämmtliche in der IV. Klasse haben zurückgelegt	e. Personen zu ermäßigten Fahrpreisen (Militairs ꝛc.) haben zurückgelegt	Zusammen.	a. Sämmtliche Eilgüter haben zurückgelegt	b. Sämmtliche Postgüter haben zurückgelegt	c. Sämmtliche Frachtgüter der Normalklasse (u sperrige Güter) haben zurückgelegt	d. Sämmtliche Frachtgüter der ermäßigten Klasse (excl. Kohlen) haben zurückgelegt	e. Sämmtliche Kohlen und Coaks haben zurückgelegt	f. Sämmtliche Betriebsdienst- und Baugüter haben zurückgelegt	Zusammen.	
Meilen.	Meilen.	Personenmeilen.	Meilen.		Meilen.		Meilen.		Centnermeilen.	
343	77	82 263	1565	24	189 331	47 587	20 845 698	303 562	21 387 767	34a
94 517	5337	257 759	3489	—	139 807	876 479	6 776 931	457 139	8 253 845	- b
—	12 371	1 389 442	225 324	93 398	1 985 761	9 763 595	in Kol. 182d	—	12 068 078	35
—	906 112	3 999 405	291 336	—	in Kol. 182d	105 636 656	" " 182d	—	105 927 992	36
—	—*	386 526	32 782	—	935 591	1 217 206	" " 182d	257 904	2 443 483	37
—	3045	279 866	3189	—	969 874	1 204 839	12 246 968	—	14 424 870	38
—	349 093	7 327 954	1 954 406	w. u. not.	27 201 013	87 794 218	in Kol. 182d	in Kol. 182d	116 949 637	39
—	5380	1 132 045	20 067	11 215	70 353	171 171	563 807	53 277	889 890	40
—	4 142 727	15 838 972	3 145 576	—	81 089 589	376 121 081	269 980 743	40 546 953	770 883 942	41
410 795	1 703 536	9 480 379	2 611 438	—	in Kol. 182d	267 410 837	11 325 372	36 356 506	317 704 153	42a
—	17 967	139 474	9496	—	10 807 586	in Kol. 182c	306	545 438	11 362 826	- b
2001	12 372	89 246	7311	—	80 682	119 741	22 608	—	230 342	43
9 135 325	1 182 304	19 352 568	6 977 721	—	65 966 543	361 994 706	690 640 319	25 217 050	1 150 796 339	44
—	—	2 144 701	1 325 401	—	14 148 552	71 743 577	in Kol. 182d	—	87 217 530	45
—	263 116	7 851 754	2 507 564	725 399	30 645 364	88 286 424	26 696 277	—	148 861 028	46
—	—	723 244	—	—	—	—	122 688	8160	120 848	47
—	—*	1 362 737	426 430	—	7 072 800	11 551 265	—	—	19 050 495	48
—	4071	853 239	46 222	—	762 275	3 690 011	in Kol. 182d	—	4 498 508	49
—	209 016	5 389 713	2 965 567	152 390	29 857 602	79 132 341	29 610 344	—	141 718 244	50
301 364	181 562	3 550 340	1 205 364	—	37 368 078	23 287 766	22 306 371	—	84 167 579	51a
315 441	94 836	1 544 618	1 231 652	43 657	10 828 593	17 520 110	3 494 829	1 171 750	34 290 591	- b
31 780	16 948	336 769	42 645	—	318 860	1 835 896	3 567 628	—	5 765 029	- c
—	105 433	2 081 123	401 396	—	6 939 084	13 438 478	in Kol. 182d	797 714	21 576 672	52
—	35 598	199 408	11 978	—	1 093 320	545 910	32 844 925	279 993	34 776 126	53
335 656	85 059	656 318	32 066	—	371 253	4 037 236	5 316 052	218 029	9 974 636	54
—	1 510 767	7 502 062	3 442 418	—	23 134 913	29 050 450	61 693 929	4 271 373	121 593 083	55
416 348	133 212	985 208	226 429	3600	1 767 424	12 963 944	1 560 260	419 410	16 941 067	56
—	1 494 791	11 077 728	2 451 217	—	125 260 157	204 967 896	102 451 184	28 410 709	463 541 163	57a
—	2 217 073	10 983 586	1 643 185	—	67 084 478	416 690 864	28 780 433	27 617 299	541 816 259	- b
—	132 186	1 302 998	648 504	—	6 331 948	58 507 774	3 830 175	2 004 751	71 323 152	- c
201 759	13 369	343 920	14 951	3382	238 352	13 972 406	6 674 555	326 199	21 229 845	58
—	—	3 784 251	738 222	—	3 330 589	63 449 630	132 320 851	—	199 839 292	59a
—	—	1 074 166	156 706	—	765 595	12 411 818	23 557 390	—	36 891 509	- b
—	—	143 677	7142	—	6668	307 471	191 015	—	502 296	- c
449 233	784 650	17 604 243	3 766 630	1 209 466	21 043 517	127 756 733	81 228 320	6 353 987	241 358 653	60
—	8 475 392	25 755 327	5 694 225	—	186 477 422	779 716 029	in Kol. 182d	—	971 887 676	61a
—	130 568	897 699	80 909	—	4 458 284	5 368 163	1 126 083	333 100	11 366 539	- b
—	3 252 985	11 278 590	2 393 438	—	in Kol. 182d	128 416 900	in Kol. 182d	15 844 412	146 654 750	- c
524 626	70 268	1 725 351	166 941	—	" " 182d	54 470 543	" " 182d	—	54 637 484	62
—	—	2 834 764	—	—	—	—	—	—	11 393 485	63
—	1 414 134	4 842 988	343 173	—	10 439 142	118 324 590	602 006	5 472 586	135 181 497	64
158 205	12 057	310 598	8133	12 748	153 947	571 188	221 135	1867	969 021	65
—	339 577	8 613 805	3 634 372	158 966	35 203 748	122 118 602	in Kol. 182d	3 491 644	164 607 332	66a
—	60 815	1 818 186	653 901	—	9 265 509	28 717 039	" " 182d	—	38 636 449	- b
3 269 336	1 429 619	7 939 230	345 507	—	6 341 387	50 638 995	151 452 971	14 234 114	223 012 974	67a
634 602	286 869	1 783 999	48 414	—	1 883 447	13 914 054	6 007 781	3 022 677	24 876 373	- b

Digitized by Google

(Forts.) **II. Personen- und.**

(Forts.) B. **Durchschnitts-**

Durchschnittlich haben durchfahren:

I. Staatsbahnen.	184 a. jede Person in der I. Klasse (Meilen.)	184 b. jede Person in der II. Klasse (Meilen.)	184 c. jede Person in der III. Klasse (Meilen.)	184 d. jede Person in der IV. Klasse (Meilen.)	185 e. jeder Militair ꝛc. (Meilen.)	185 jede Person (ohne Unterschied der Klasse) (Meilen.)	186 a. jeder Zoll-Centner Eilgut (Meilen.)	186 b. jeder Zoll-Centner Post-gut (Meilen.)	186 c. jeder Zoll-Centner Frachtgut d. Normal-klasse (und sperr. Gut) (Meilen.)	186 d. jeder Zoll-Centner Frachtgut d. ermäßig-ten Klasse (excl. Kohlen) (Meilen.)	186 e. jeder Zoll-Centner Kohlen und Coaks (Meilen.)	186 f. jeder Zoll-Centner Betriebs-dienst- und Baugut (Meilen.)	187 jeder Zoll-Centner Gut überhaupt (Meilen.)
Badische	9,38	5,44	2,65	—	12,19	3,22	10,74	7,98	11,43	10,15	9,54*	14,87	10,13*
Bayerische (u. gpcht. Zwgb.)	20,21	9,48	4,25	—	7,52	5,36	—	—	—	—	—	—	16,56
Braunschweigische	6,26	5,43	3,97	0,30	10,30	4,51	9,01	—	8,84	7,75	in Kol. 186d	3,33	7,70
Hannoversche	7,44	8,27	5,67	—	—	6,79	—	—	—	—	—	—	12,55
Main-Neckar	—	—	—	—	—	3,72	—	—	—	—	—	—	7,56
Main-Weser	16,74	13,60	5,21	—	11,33	7,10	18,03	—	19,04	11,96	6,23	3,38	10,95
Nassauische	4,20	3,47	2,42	—	4,79	2,76	5,31	—	6,35	9,74	7,12	6,83	9,18
Preuß. a. Niederschl.-Märk.	17,31	14,62	8,19	7,43	18,14	8,75	19,11	15,79	21,04	20,92	34,60	21,83	26,55
b. Schles. Gebirgsb.													
" Ostbahn	41,62	17,39	9,32	8,23	16,28	10,65	35,79	6,17	30,04	19,01	5,71	22,15	19,48
" Saarbrücker (u. Trier)	4,78	3,42	2,25	2,67	10,50	2,64	3,25	—	5,38	6,52	2,90	3,57	3,66
" Westfälische	6,23	6,35	4,94	4,33	6,56	4,78	10,10	5,92	9,60	7,14	10,53	2,20	7,02
Sächsische östliche	6,85	5,01	3,53	—	5,52	3,87	9,09	—	9,34	5,80	in Kol. 186d	0,50	6,53
" westliche	10,20	6,80	3,96	—	8,15	4,53	12,10	—	12,32	9,79	" " 186d	4,18	9,90
Württembergische	—	—	—	—	—	3,10	—	—	—	—	—	—	12,82
II. Privatbahnen.													
a) unter Staatsverwaltg.													
Aach.-Düss. a. Aach.-Düss.	3,99	2,69	2,38	2,36	3,39	2,45	6,26	4,05	5,46	5,65	3,26	4,22	4,43
Ruhrorter b. Ruhrort-Crf.	2,29	2,09	2,01	2,30	3,48	2,00	3,80	2,56	3,82	3,90	3,87	1,91	3,79
Bergisch-Märkische	3,65	3,01	2,45	2,43	4,32	2,54	7,47	4,05	6,66	6,14	4,73	3,91	5,26
a. Löbau-Zittauer	4,08	3,23	2,47	—	3,38	2,58	4,24	—	3,64	3,92	in Kol. 186d	0,32	3,77
b. Zittau-Reichenberger	3,38	2,68	2,06	—	2,25	2,14	3,44	—	3,49	3,31	" " 186d	—	3,33
a. Oberschlesische	10,60	7,64	5,19	5,10	7,77	5,60	12,83	—	15,97	12,53	16,90	3,84	15,37
b. Breslau-Posen-Glogauer	10,50	9,39	6,75	6,42	11,35	7,36	12,71	—	15,98	14,39	19,14	22,00	16,47
Stargard-Posener	9,22	8,98	7,75	6,33	10,69	7,57	12,12	—	12,40	14,55	15,05	13,16	14,50
Rhein-Nahe-E.	4,49	5,23	2,90	2,64	13,45	3,50	8,39	—	10,97	9,43	15,32	3,90	10,44
Wilhelms-Bahn	5,48	4,41	3,35	3,07	4,57	3,32	6,77	—	6,69	6,49	8,10	7,69	7,45
b) in Privatverwaltung.													
Aachen-Mastrichter	3,73	2,92	2,35	—	3,36	2,58	3,36	4,50	3,39	4,83	1,01	2,78	2,42
Alberts-Bahn	1,91	1,67	1,49	1,22	2,00	1,39	1,30	2,00	1,82	1,72	1,84	—	1,82
Altona-Kieler	11,65	8,35	5,69	—	—	6,06	10,34*	—	11,00*	8,78	in Kol. 186d	9,02	9,45
Aussig-Teplitzer	—	—	—	—	—	2,513	—	—	—	—	—	—	—
Bayerische Ostbahnen	14,25	8,42	4,58	—	9,57	5,12	16,06	—	21,72	14,94	in Kol. 186d	—	16,17
Berlin-Anhaltische	18,65	13,02	7,01	—	10,61	8,45	17,18	12,90	18,14	13,89	8,00	9,40	12,34
a. Berlin-Hamburger	13,93	9,75	5,40	7,62	15,74	7,37	18,79	—	22,08	18,26	5,67	12,35	18,40
b. Hamburg-Bergedorfer	—	—	—	—	—	2,09	—	—	—	—	—	—	2,09
Berlin-Potsdam-Magdebgr.	8,84	8,93	6,07	4,75	9,60	6,30	13,01	—	16,13	15,16	13,26	—	15,45
Berlin-Stettin. a. Stammbahn	10,68	9,74	7,66	6,79	7,74	7,60	11,77	11,36	11,94	9,95	5,60	1,15	10,03*
Berlin-Stettin. b. Hinterpommersche	11,45	8,85	7,04	5,23	11,40	6,53	11,70	11,45	13,56	9,67	12,87	3,04	10,06*
Berlin-Stettin. c. Vorpommersche	11,27	8,44	6,21	4,88	10,09	5,97	11,85	9,79	12,55	8,04	8,67	0,29	8,44*
Böhmische Westbahn	9,55	11,23	6,44	—	15,97	7,82	19,56	—	14,70	in Kol. 186c	10,39	6,40	12,9
Breslau-Schweidnitz-Freib.	6,99	7,32	5,59	4,30	4,57	5,08	8,20	—	8,24	6,33	7,32	5,60	7,01
Brünn-Rossitzer	2,86	2,90	2,74	—	2,71	2,76	—	—	2,83	2,65	3,26	3,00	3,15

Digitized by Google

188	189	190				191		192					193	

Güter = Verkehr.

Verhältnisse.

Auf eine (d. h. jede) Meile Bahnlänge kommen durchschnittlich		Ueberſichtliche Verhältnißzahlen zur leicht. Vergleich. d.		Eingenommen ſind durchſchnittlich pro Meile:											
				a.	b.	c.	d.	e.		a.	b.	c.	d.	e.	
a. beim Perſonen-Verkehre	b. beim Güter-Verkehre	a. Perſonen-Frequenz	b. Güter-Frequenz	für jede Perſon in der I. Klaſſe	II. Klaſſe	III. Klaſſe	IV. Klaſſe	für jeden Militair ꝛc.	für jede Perſon (ohne Unterſchied d. Klaſſe)	für jeden Zoll-Centner Eilgut	Poſtgut	Frachtgut d. Normalklaſſe (und perr. Gut)	Frachtgut d. ermäßigten Klaſſe (excl. Kohlen)	Kohlen und Coaks	für jeden Z.-Centner Gut überhaupt	
Perſon.-Meilen.	Ctr.-Meilen.	d. einz. Bahn gegen einan		Sgr.				Sgr.		Pfge.						
274 783	3 183 837	27,5	318	6,44	3,99	2,14	—	1,99	2,77	9,54	27,48	in Kol. 192d	3,05	in Kol. 192d	3,25	1
165 817	3 162 671	16,6	316	6,09	3,34	2,32	—	2,30	2,96	—	—	—	—	—	3,83	2
196 826	7 607 963	19,7	761	i. K. 192c	i. K. 190c	3,32	i. K. 190c	1,95	3,25	10,09	—	5,32	2,00	in Kol. 192d	2,48	3
138 245	4 816 971	13,8	482	6,54	4,63	3,07	—	—	3,55	—	—	—	—	—	2,41	4
396 050	2 638 384	39,6	264	—	—	—	—	—	2,998	—	—	—	—	—	4,257	5
248 441	3 786 802	24,8	379	7,05	4,53	2,60	—	1,43	3,41	10,08	—	5,10	3,15	2,27	3,72	6
141 857	4 229 681	14,2	423	5,52	3,42	2,13	—	1,55	2,66	11,12	—	4,63	1,63	1,55	1,76	7
346 481	16 295 733	34,7	1630	6,47	4,78	3,00	1,50	1,33	2,67	9,45	11,95	4,99	2,35	1,05	1,39	8
204 242	2 645 432	20,4	265	6,45	4,86	2,93	1,56	1,42	2,97	10,48	12,83	5,44	2,49	1,73	3,28	9
162 023	10 482 707	16,2	1048	6,01	3,81	2,56	1,33	1,27	2,35	12,19	—	5,88	1,82	2,10	2,03	10
115 002	3 908 808	11,5	391	6,50	4,50	3,00	1,50	1,17	2,50	10,00	12,00	5,00	2,80	1,90	2,50	11
273 703	5 325 931	27,4	533	4,71	3,52	2,59	—	1,53	2,74	12,69	—	4,16	3,03	in Kol. 192d	3,46	12
212 819	9 215 941	21,3	922	5,31	3,88	2,54	—	1,52	2,89	11,93	—	5,22	2,32	" " 192d	2,72	13
212 409	3 487 776	21,2	349	5,46	3,54	2,28	—	1,52	2,64	—	—	—	—	—	3,01	14
258 589	3 987 660	25,9	399	5,83	4,25	3,33	1,83	1,42	2,83	12,46	10,0	6,21	2,21	2,51	3,24	15a
241 944	6 071 640	24,2	607	6,0	4,25	3,33	1,92	1,33	2,92	14,22	10,00	7,32	2,82	2,65	2,96	- b
229 343*	10 686 820	22,9	1069	5,51	4,06	3,20	1,81	1,65	2,67	9,36	11,71	5,26	2,48	2,30	2,60	16
123 790	2 792 604	12,4	279	4,75	3,68	2,66	—	1,49	2,80	12,86	—	5,56	2,44	in Kol. 192d	3,01	17a
89 847	2 341 090	9,0	234	7,43	4,32	2,82	—	1,44	3,07	16,20	—	8,62	3,11	" " 192d	3,77	- b
201 581*	20 595 187	20,2	2060	6,24	4,74	2,42	1,50	1,42	2,66	12,61	—	6,35	2,45	1,51	1,85	18a
133 554	5 238 377	13,4	524	6,00	4,44	2,10	1,57	1,45	2,68	11,22	—	6,16	2,42	1,17	2,00	- b
107 736	3 375 882	10,8	338	6,12	4,65	3,09	1,60	1,40	2,69	10,80	—	5,50	2,63	1,04	2,43	19
155 118	7 695 009	15,5	770	6,08	3,50	2,60	1,43	1,30	2,60	10,53	—	4,79	1,78	1,20	1,64	20
50 922	3 196 841	5,1	320	6,15	4,61	2,88	1,64	1,38	2,47	14,39	—	7,21	2,82	2,05	2,54	21
84 853	1 377 999	8,5	138	5,52	4,38	2,69	—	1,33	3,13	14,20	167,19	3,87	2,11	3,63	3,01	22
432 173*	2 712 499	43,2	271	5,32	3,72	2,68	1,53	2,46	2,34	25,50	7,50	11,44	6,07	4,01	4,43	23
208 131	2 146 716	20,8	215	—	—	—	—	—	2,65	12,69*	—	5,11*	2,34	in Kol. 192d	3,60	24
127 172	—	12,7	—	—	—	—	—	—	3,92	—	—	—	—	—	—	25
135 313	2 799 243	13,5	280	5,64	3,71	2,28	—	1,15	2,66	7,71	—	3,93	1,92	in Kol. 192d	3,02	26
177 570	3 954 046	17,8	395	7,47	4,68	3,21	—	1,62	3,72	12,67	12,94	5,78	3,14	1,78	3,58	27
237 515	5 595 173	23,8	560	6,78	5,13	3,09	1,35	1,93	3,12	9,68	—	3,56	2,60	1,59	3,20	28a
452 652	2 671 996	45,2	267	—	—	—	—	—	3,03	—	—	—	—	—	2,81	- b
446 337	6 676 616	44,6	668	7,00	4,83	3,00	1,62	1,71	3,23	9,42	—	4,09	2,42	1,22	3,34	29
325 706	3 994 096*	32,6	399	6,88	4,82	2,67	1,68	1,70	2,67	12,45	13,04	6,44	3,09	3,04	3,48	30a
92 608	875 956*	9,3	88	6,64	4,83	2,95	1,70	1,70	2,62	12,53	13,03	6,50	2,82	3,01	3,24	- b
117 273	819 030*	11,7	82	6,04	4,34	2,65	1,59	1,59	2,46	9,52	13,02	5,83	3,11	2,04	3,46	- c
70 312	3 476 326	7,0	348	8,64	5,62	3,85	—	1,21	4,04	13,43	—	3,59	in Kol. 192c	2,68	3,07	31
214 400	6 230 488	21,4	623	5,97	3,97	2,80	1,98	1,88	2,49	11,99	—	6,10	2,69	2,21	2,52	32
42 621*	2 132 804	4,3	213	6,66	3,89	2,71	—	1,24	2,90	—	—	9,27	7,47	8,09	8,15	33

Digitized by Google

II. Privatbahnen. (Forts.)	184				185	186						187
	(Forts.) II. Personen- und											
	(Forts.) B. Durchschnitts-											
	Durchschnittlich haben durchfahren:											
	a. jede Person in der I. Klasse Meilen.	b. jede Person in der II. Klasse Meilen.	c. jede Person in der III. Klasse Meilen.	d. jede Person in der IV. Klasse Meilen.	e. jeder Militair ꝛc. Meilen.	jede Person (ohne Unterschied der Klasse) Meilen.	a. jeder Zoll-Centner Eilgut Meilen.	b. jeder Zoll-Centner Postgut Meilen.	c. jeder Zoll-Centner Frachtgut d. Normalklasse (und sperr. Gut) Meilen.	d. jeder Zoll-Centner Frachtgut d. ermäßigten Klasse (excl. Kohlen) Meilen.	e. jeder Zoll-Centner Kohlen und Coaks Meilen.	f. jeder Zoll-Centner Betriebsdienst- und Baugut Meilen.	jeder Zoll-Centner Gut überhaupt Meilen.
Buschtêhrader a. Kralup-Kladno	2,09	1,90	1,90	1,93	2,49	1,92	2,50	2,40	1,74	2,09	2,63	2,06	2,61
Buschtêhrader b. Prag-Wejhybka	2,91	3,57	3,18	2,79	1,56	3,00	7,72	—	4,55	4,56	4,12	2,52	4,03
Buschtêhrader c. Pferde-Bahn													
Frankfurt-Hanauer	4,09	2,68	2,18	—	5,44	2,41	4,48	2,65	4,72	4,35	in Kol. 186d	—	4,28
Galizische Carl-Ludwig-B.	13,95	15,12	11,28	—	36,50	14,28	23,80	—	in Kol. 186d	23,80	" " 186d	—	23,80
Glückstadt-Elmshorner	3,41	3,04	2,73	—	—	2,76	3,22	—	3,95	2,90	" " 186d	2,27	3,13
Graz-Köflacher	3,36	2,74	2,67	—	3,38	2,69	4,16	—	4,33	3,92	5,09	—	4,92
Hessische Ludwigs-E.	7,18	4,86	3,17	—	5,32	3,74	7,42	—	7,92	6,20	in Kol. 186d	in Kol. 186d	6,47
Homburger	2,42	2,16	1,69	—	2,50	1,89	2,11	2,45	2,10	2,5	2,23	2,50	2,22
Kaiser Ferdinands Nordb.	13,32	11,22	8,12	—	10,73	9,36	16,89	—	21,09	16,46	24,25	18,01	19,15
Kaiserin Elisabeth a. Lokom.-Bahn	22,28	14,30	6,34	6,11	5,88	7,53	18,29	—	in Kol. 186d	24,51	9,26	13,81	21,31
Kaiserin Elisabeth b. Pferde-Bahn	—	13,19	4,84	—	4,11	5,19	15,77	—	15,66	in Kol. 186c	15,33	6,47	14,66
Kirchheimer	0,9	0,88	0,81	0,9	0,9	0,84	0,88	—	0,86	0,88	0,9	—	0,87
Köln-Mindener (u. Gießener)	15,14	9,17	4,90	3,48	17,15	4,78	16,55	—	13,98	9,16	8,50	11,01	8,97
Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	—	—	—	—	—	5,71	10,72	—	10,05	11,52	in Kol. 186d	—	11,43
Leipzig-Dresdener	8,78	6,73	5,25	—	7,71	5,66	9,83	9,36	10,11	8,12	7,23	—	8,30
Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	0,80	0,79	0,80	—	—	0,80	—	—	—	—	0,80	0,80	0,80
Lübeck-Büchener (u. Hamb.)	5,34	4,92	4,07	—	—	4,28	—	—	—	—	—	—	6,41
Lüttich-Mastrichter	2,80	2,14	1,76	—	1,02	1,85	2,08	—	3,20	1,77	in Kol. 186d	—	1,92
Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	11,23	7,72	4,34	—	8,47	4,92	10,94	8,51	11,78	8,27	3,10	—	6,46
a. Magdeburg-Halberstädter	5,13	4,68	3,65	2,88	5,22	3,84	4,34	—	5,01	5,08	4,46	—	4,86
b. Magdeb.-Wittenbergesche	11,97	8,25	4,80	4,56	8,19	5,43	11,14	8,45	12,68	10,23	6,18	9,96	10,19
c. Cöthen-Wegelebener	2,70	2,62	2,52	1,84	2,75	2,46	2,86	—	2,73	2,72	2,46	—	2,55
Mecklenburgische	7,26	6,51	5,66	—	7,33	6,02	8,45	—	9,53	6,39	in Kol. 186d	4,67	7,23
Mohacs-Fünfkirchener	6,21	5,79	4,82	—	6,02	5,30	6,37	—	6,17	7,25	7,99	2,53	7,76
Neisse-Brieger	4,88	4,98	4,59	3,50	5,23	4,04	5,73	—	5,86	5,26	5,22	5,67	5,27
Niederländische Rhein-E.	7,97	7,12	4,76	—	6,27	5,83	10,89	—	11,24	16,32	13,99	8,05	13,31
Niederschlesische Zweigbahn	5,69	5,87	4,21	5,13	8,02	5,10	7,52	6,00	6,95	6,42	3,99	2,90	5,97
a. Oesterreichische nördliche	18,50	13,08	7,32	—	22,70	9,21	23,57	—	18,69	27,97	9,72	11,40	17,12
b. Oesterreichische südöstliche	19,24	15,81	11,59	—	15,39	13,60	25,01	—	13,80	28,29	27,96	14,64	24,0
c. Wien-Neu-Szönyer	12,00	8,06	6,11	—	12,67	6,87	10,94	—	10,98	13,87	11,37	8,27	13,17
Oppeln-Tarnowitzer	6,37	5,77	4,47	3,76	7,68	4,17	7,07	3,84	5,46	6,84	5,42	6,30	6,29
a. Pfälzische Ludwigsbahn	4,74	3,47	2,85	—	—	2,95	6,02	—	5,37	6,12	9,27	—	7,88
b. Pfälzische Maximiliansb.	4,50	2,86	2,19	—	—	2,37	4,80	—	4,96	5,34	4,57	—	4,81
c. Neustadt-Dürkheimer	1,66	1,66	1,67	—	—	1,69	1,70	—	1,16	1,67	1,91	—	1,70
Rheinische	7,19	4,95	3,47	3,00	9,89	4,30	10,70	8,37	11,38	7,98	6,27	7,49	7,51
a. Südbahn, Oesterreichische	14,90	7,30	4,55	—	27,13	7,26	26,79	—	29,52	34,28	in Kol. 186d	—	33,20
b. Nordtiroler	7,94	4,80	2,84	—	6,66	3,36	6,90	—	7,21	7,51	7,00	6,60	7,31
c. Venetianische u. Südtyrol.	10,22	6,05	4,54	—	14,13	6,26	13,92	—	in Kol. 186d	13,22	in Kol. 186d	26,80	14,0
Süd-Norddeutsche	8,55	6,69	5,42	3,51	4,55	4,72	10,30	—	—	—	—	—	10,73
Taunus-Bahn	3,74	2,71	2,02	—	—	2,26	—	—	—	—	—	—	4,41
Theiß-Bahn	16,47	12,83	11,23	—	18,68	13,24	16,45	—	19,89	15,47	25,01	14,17	15,71
Tilsit-Insterburger	6,37	6,17	5,90	4,92	6,49	5,11	5,83	6,34	6,13	6,06	6,32	6,99	6,21
a. Thüringische	16,62	8,69	4,48	—	8,17	5,43	12,92	10,61	14,81	10,30	in Kol. 186d	8,78	11,02
b. Werra-E.	8,06	5,60	3,61	—	8,65	4,02	9,35	—	13,17	9,70	" " 186d	—	10,33
a. Warschau-Wiener	15,31	12,33	10,93	11,71	15,54	12,20	23,10	—	17,36	8,70	41,40	14,40	20,41
b. Warschau-Bromberger	9,99	8,96	7,49	7,80	8,60	8,15	11,70	—	10,27	6,79	7,92	6,04	8,22

188	189			190						191	192						193	

Güter = Verkehr.

Verhältnisse.

Auf eine (d. h. jede) Meile Bahnlänge kommen durchschnittlich		Ueberschlägliche Verhältnißzahlen zur leicht. Vergleich. d.		Eingenommen sind durchschnittlich pro Meile:														
a. beim Personen-Verkehre	b. beim Güter-Verkehre	a. Personen-Frequenz	b. Güter-Frequenz	a. für jede Person in der I. Klasse	b. für jede Person in der II. Klasse	c. für jede Person in der III. Klasse	d. für jede Person in der IV. Klasse	e. für jeden Militair ꝛc.	für jede Person (ohne Unterschied d. Klasse)	a. für jeden Zoll-Centner Eilgut	b. für jeden Zoll-Centner Postgut	c. für jeden Zoll-Centner Frachtgut d. Normalklasse (und sperr. Gut)	d. für jeden Zoll-Centner Frachtgut d. ermäßigten Klasse (excl. Kohlen)	e. für jeden Zoll-Centner Kohlen und Coals	für jeden Z.-Centner Gut überhaupt		
Person.-Meilen.	Ctr.-Meilen.	d. einz. Bahn.	gegen einan	Sgr.		Sgr.		Sgr.		Pfge.		Pfge.		Pfge.			
19 870	5 166 127	2,9	517	—	—	—	—	—	3,10	22,09	—	10,20	7,33	5,28	5,33	34a	
34 552	1 106 414	3,5	111	—	—	—	—	—	3,27	19,91	—	8,14	5,72	5,90	5,93	- bc	
254 476	2 210 271	25,4	221	6,07	4,02	2,69	—	1,99	3,19	9,93	10,30	6,72	2,94	l. R. 1924	3,74	35	
85 439	2 262 935	8,5	226	7,73	5,79	3,87	—	1,28	3,74	25,09	—	in Kol. 1924	5,33	" " 1924	5,97	36	
85 895	542 996	8,6	543	6,41	4,44	2,71	—	—	2,95	16,64	—	4,20	2,58	" " 1924	3,70	37	
52 706	2 716 549	5,3	272	7,71	5,81	3,65	—	2,08	3,80	34,77	—	9,32	5,71	5,12	5,46	38	
300 449	4 794 983	30,0	479	6,04	3,29	2,02	—	1,52	2,58	9,44	—	4,32	2,32	l. R. 1924	2,91	39	
452 818	355 956	45,3	36	6,95	4,13	2,44	—	1,60	3,38	22,08	6,93	in Kol. 1924	5,43	" " 1924	5,86	40	
197 149	9 595 269	19,7	960	7,43	5,79	3,74	—	1,82	3,77	19,26	—	5,31	4,32	2,80	3,49	41	
166 527	5 580 610	16,7	558	8,49	6,31	3,32	1,93	2,34	4,08	10,81	—	l. R. 1924	2,90	2,83	2,95	42a	
8030	654 164	0,8	65	—	5,29	3,51	—	2,57	3,65	21,38	—	6,41	l. R. 1924	2,35	6,42	- b	
99 180	255 936	9,9	26	—	—	—	—	—	2,92*	—	—	—	—	—	12,94*	43	
280 879	16 702 414	28,1	1670	6,97	4,53	3,08	1,57	1,65	2,73	10,21	—	5,33	2,46	1,65	2,16	44	
108 264	4 402 702	10,8	440	—	—	—	—	—	3,85	9,86	—	l. R. 1924	2,79	l. R. 1924	2,89	45	
475 000	9 005 508	47,5	901	5,80	4,28	2,50	—	1,53	2,96	12,02	9,49	5,84	3,02	1,63	3,54	46	
904 055	151 060	90,4	15	4,28	3,11	2,14	—	—	2,36	—	—	—	—	6,44	6,44	47	
139 482	1 949 897	13,9	195	—	—	—	—	—	3,34	—	—	—	—	—	3,87	48	
221 046	1 165 417	22,1	117	4,75	3,57	2,36	—	2,71	2,70	18,27	—	4,28	3,38	l. R. 1924	3,68	49	
278 394	7 320 157	27,9	732	6,66	4,22	2,49	—	1,56	2,86	10,38	10,81	5,08	3,21	3,43	3,80	50	
302 157	7 163 197	30,2	716	7,08	4,58	2,70	1,72	1,66	3,04	9,95	—	4,17	2,90	1,81	3,22	51a	
108 015	2 397 943	10,8	240	6,61	4,31	3,26	1,64	1,70	3,11	8,66	10,32	4,74	2,71	3,00	3,64	- b	
77 956	1 493 531	7,8	149	7,03	4,98	3,48	2,12	2,68	3,57	16,29	—	l. R. 1924	4,18	l. R. 1924	4,27	- c	
107 998	1 119 703	10,8	112	—	—	—	—	—	3,64	—	—	—	—	—	4,23	52	
24 679	4 303 976	2,5	430	7,20	5,41	3,61	—	1,23	3,79	23,86	—	6,12	4,30	4,19	4,23	53	
105 858	1 608 812	10,6	161	6,63	4,97	3,32	1,55	1,50	2,53	12,40	—	6,26	3,30	2,36	2,46	54	
322 808	5 232 060	32,3	523	7,20	5,53	3,31	—	1,98	4,10	16,23	—	3,28	2,14	0,99	2,17	55	
103 706	1 783 270	10,4	178	7,00	4,81	3,16	1,81	1,70	2,60	9,17	12,60	6,56	3,02	1,81	3,36	56	
177 784	7 439 274	17,8	744	7,24	3,58	3,59	—	1,31	3,82	17,64	—	4,05	3,07	2,58	3,73	57a	
119 192	5 879 721	11,9	588	7,64	5,59	3,68	—	1,35	3,97	20,92	—	3,35	2,70	2,94	2,96	- b	
62 255	3 407 700	6,2	341	7,72	5,73	3,87	—	1,00	4,02	11,56	—	3,35	3,04	4,12	3,21	- c	
33 984	2 097 811	3,4	210	6,0	4,50	3,0	2,0	1,50	2,52	15,67	15,01	5,57	2,44	2,16	2,38	58	
179 774	9 493 553	18,0	949	6,0	3,18	2,02	—	—	2,39	8,88	—	4,28	2,19	1,61	1,67	59a	
128 489	4 412 860	12,8	441	6,25	3,37	2,09	—	—	2,52	8,57	—	4,28	2,16	1,54	1,85	- b	
69 577	243 242	7,0*	24	5,26	2,07	2,04	—	—	2,16	15,12	—	11,28	3,01	2,12	3,45	- c	
306 481	4 201 955	30,6	420	7,34	3,58	2,42	1,10	1,43	3,40	11,01	15,06	5,71	3,42	1,97	3,30	60	
147 131	5 552 058	14,7	555	7,43	5,51	3,50	—	1,25	3,32	14,14	—	5,09	2,82	l. R. 1924	3,32	61a	
92 072	1 165 800	9,2	117	7,76	5,53	3,79	—	1,53	3,79	18,73	—	5,04	4,23	2,76	4,85	- b	
162 072	2 107 411	16,2	211	7,12	5,40	3,53	—	1,21	3,43	15,68	—	l. R. 1924	3,43	l. R. 1924	3,65	- c	
65 903	2 086 993	6,6	209	8,01	5,42	3,45	2,05	1,22	3,19	24,36	—	—	—	—	4,03	62	
421 840	1 695 459	42,2	170	6,29	4,05	2,54	—	—	3,24	—	—	—	—	—	3,38	63	
62 644	1 748 564	6,3	175	7,56	5,61	3,70	—	1,34	3,53	21,83	—	6,65	3,38	1,62	3,60	64	
43 390	135 338	4,3	14	6,28	4,32	3,18	1,57	1,53	2,18	12,93	12,98	6,60	3,18	1,73	3,66	65	
231 181	4 417 803	23,1	442	7,51	4,52	2,94	—	1,92	3,46	10,78	8,07	5,77	2,88	l. R. 1924	3,68	66a	
80 308	1 706 567	8,0	171	7,22	4,00	2,52	—	1,90	2,85	12,07	—	l. R. 1924	3,69	" " 1924	3,93	- b	
171 104	4 806 312	17,1	481	6,60	4,91	2,98	1,96	0,52	2,48	17,01	—	9,62	4,57	1,11	2,08	67a	
95 401	1 330 287	9,5	133	6,60	4,44	2,97	1,98	0,50	2,64	20,43	—	10,10	3,77	1,07	3,14	- b	

III. Finanz-

A. Einnahmen.

	I. Staatsbahnen.	194					195	196		197	198
		Für Personen						Davon kommen			
		a. in der I. Klasse.	b. in der II. Klasse.	c. in der III. Klasse.	d. in der IV. Klasse.	e. zu ermäßigten Fahrpreisen (Militairs, Ausgewanderte, und Gratisfahrten)	Zusammen für Personen-Beförderung.	a. auf den Binnen-Verkehr.	b. auf den direkten und Durchgangs-Verkehr.	Für Reisegepäck.	Für Hunde (der Reitenden
		Thlr.		Thlr.		Thlr.	Thlr.	Thlr.		Thlr.	Thlr.
1	Badische	176 123	680 291	1 002 841	—	33 403	1 892 658	1 377 110	515 548	156 175	2885
2	Bayerische (u. gepcht. Zwgb.)	181 318	1 320 812	1 517 379	—	27 000	3 046 509	2 820 138	226 371	142 976	in Kol. 204
3	Braunschweigische	in Kol. 194c	in Kol. 194c	588 416	in Kol. 194c	17 476	605 892	228 775	377 117	23 051	[illegible]
4	Hannoversche	141 897	831 998	989 005	—	148 654*	2 111 554	1 578 967	532 587	81 703	2055
5	Main-Neckar	57 162	214 883	185 084	—	2873	460 002	460 002	in Kol. 196a	49 307	576
6	Main-Weser	59 641	355 403	324 777	—	11 881	751 702	398 736	352 966	47 757	788
7	Nassauische	28 110	117 909	162 216	—	6768	315 003	219 756	95 247	12 622	384
8	Preuß. a. Niederschles.-Märk. b. Schles. Gebirgsb.	99 118	589 655	526 505	454 736	22 803	1 692 817	1 211 484	481 333	48 784	2114
9	" Ostbahn	186 534	884 533	645 538	417 945	65 270	2 199 820	1 110 133	1 089 687	123 967	3456
10	" Saarbrücker (u. Trier)	8524	53 074	136 153	37 942	8828	244 521	151 974	92 547	4818	341
11	" Westfälische	7570	66 413	155 962	85 314	953	316 212	228 186	88 026	6516	545
12	Sächsische östliche	15 372	190 199	423 469	—	14 244	643 284 (1689*)	452 500 (1689*)	190 784	16 686	613
13	Sächsische westliche	24 167	350 464	653 579	—	12 380	1 040 590 (2057*)	824 985 (2057*)	215 605	26 507	1003
14	Württembergische	in Kol. 194c	in Kol. 194c	1 352 112	—	24 188	1 376 300	1 167 851	208 449	90 296	3604
	II. Privatbahnen										
	a) unter Staatsverwaltg.										
15	Aach.-Düss. Ruhrorter a. Aach.-Düssel	9952	85 399	101 381	82 745	1661	281 138	182 038	99 100	5689	296
	b. Ruhrort-Crf.	1786	30 318	50 033	38 544	931	121 612	77 877	43 735	1817	101
16	Bergisch-Märkische	13 915	225 144	394 237	303 668	9355	946 319	841 411	104 908	10 100	913
17	a. Löbau-Zittauer	312	10 644	40 586	—	572	52 114	30 491	21 623	890	35
	b. Zittau-Reichenberger	204	7271	25 116	—	22	32 613	28 196	4417	226	31
18	a. Oberschlesische	21 051	193 232	185 310	151 504	8616	559 713	427 318	132 395	15 264	633
	b. Breslau-Posen-Glogauer	8905	84 181	173 862	45 266	21 139	333 353	276 799	56 554	9117	466
19	Stargard-Posener	5739	61 813	94 128	45 005	11 943	218 628	102 928	115 700	6977	413
20	Rhein-Nahe-E.	15 512	63 590	107 310	17 873	10 721	215 006	94 930	120 076	5763	401
21	Wilhelms-Bahn	2779	28 311	29 850	37 002	316	98 258	71 573	26 685	2484	106
	b) in Privatverwaltung.										
22	Aachen-Mastrichter	10 305	35 711	60 588	—	3159	109 763	71 297	38 466	5729	—
23	Alberts-Bahn	402	14 104	36 212	17 153	1158	69 029	49 228	19 801	685	86
24	Altona-Kieler	—	—	—	—	—	357 709	271 887	85 822	7970	244
25	Aussig-Teplitzer	1739	15 762	32 168	—	156	49 825	37 853	11 972	1323	—
26	Bayerische Ostbahnen	22 233	250 365	618 259	—	51 956*	942 813	913 808*	29 005*	37 249	in Kol. 204
27	Berlin-Anhaltische	54 310	400 405	601 038	—	26 278	1 082 031	691 017	391 014	34 360	1400
28	a. Berlin-Hamburger	44 827	430 961	335 709	123 294	45 068	979 859	759 637	220 222	31 478	in Kol. 204
	b. Hamburg-Bergedorfer	—	—	—	—	—	95 647	in Kol. 196b	95 647	6249*	[illegible]
29	Berlin-Potsdam-Magdebg.	58 227	345 151	361 849	119 300	26 174	910 701	568 742	341 959	25 459	982
30	Berlin-Stettiner a. Stammbahn	13 079	199 482	276 410	150 299	13 568	652 838	463 340	189 498	17 169	1203
	b. Hinterpommer.	1710	47 310	76 554	48 935	9665	184 174	90 198	93 976	4989	519
	c. Vorpommersche	5832	76 212	127 744	72 656	10 601	293 045	189 137	103 908	9279	805
31	Böhmische Westbahn	13 809*	72 062	164 495	—	7994	258 360	224 479	33 881	7769*	in Kol. 197
32	Breslau-Schweidnitz-Freib.	6931	62 539	142 595	71 266	112 029	395 360	377 232	18 128	9914	405
33	Brünn-Rossitzer	282	2889	9427	—	181	12 779	12 779	—	317	5

199	200		201		202	203		204		205		206	

Ergebnisse.

(Forts.) A. **Einnahmen.**

Zusammen im Personen-Verkehre.	Durchschnittlich pro Meile Bahnlänge.	pro Kilometer	Für Eilgüter a. im Binnen-Verkehre.	Für Eilgüter b. im direkten und Durchgangs-Verkehre.	Für Postgüter.	Für Frachtgüter der Normalklasse (u. sperr. Güter) a. im Binnen-Verkehre.	Für Frachtgüter der Normalklasse (u. sperr. Güter) b. im direkten und Durchgangs-Verkehre.	Für Frachtgüter der erm. Klasse (excl. Kohlen) a. im Binnen-Verkehre.	Für Frachtgüter der erm. Klasse (excl. Kohlen) b. im direkten und Durchgangs-Verkehre.	Für Kohlen u. Coaks a. im Binnen-Verkehre.	Für Kohlen u. Coaks b. im direkten und Durchgangs-Verkehre.	Für Betriebsdienst- und Baugüter.	
Thlr.	Thlr.		Thlr.		Thlr.	Thlr.		Thlr.		Thlr.		Thlr.	
2 051 718	*27 529*	*3655*	46 585	77 124	43 382	in Kol. 204a	in Kol. 204b	853 074*	961 451	in Kol. 201a	in Kol. 204b	—	1
3 189 485	*17 155*	*2278*	in Kol. 204a	in Kol. 204a	33 203	" " 204a	" " 204a	6 258 380	in Kol. 204a		" " 204a	—	2
628 943	*22 161*	*2942*	7350	59 353	22 866	40 007	331 517	181 777	843 359		" " 204b	—	3
2 195 312	*18 303*	*2430*	59 329	116 418	15 441	280 167	698 759	708 108	1 100 665	117 189	578 992	21 650	4
509 885	*43 878*	*5826*	in Kol. 203b	in Kol. 203b	12 049	in Kol. 203b	367 910*	in Kol. 203b	in Kol. 203b	in Kol. 203b	in Kol. 203b	—	5
800 247	*30 096*	*3996*	8568	62 373	19 115*	32 378	274 753	125 492	456 706	7204	23 574	7884	6
328 009	*13 079*	*1737*	2917	4347	13 470*	16 870	34 755	233 430	176 920	22 633	25 334	—	7
1 743 715	*31 744*	*4215*	42 742	96 161	4091	240 856	741 440	485 554	1 555 177	3735	1 388 633	—	8
2 327 243	*21 286*	*2826*	19 047	100 571	8688*	245 717	620 973	589 812	662 474	27 180	16 473	19 287*	9
249 680	*12 970*	*1722*	1337	5744	641	2860	22 020	58 462	305 577	377 999	330 008	1372	10
323 273	*9866*	*1310*	3389	20 454	1220	50 374	109 059	83 923	270 645	18 723	312 327	—	11
662 272	*25 749*	*3419*	37 698	17 450	—	160 698	289 966	429 842	377 077	in Kol. 204a	in Kol. 204b	2216	12
1 070 157	*21 050*	*2795*	73 282	70 010	—	327 202	393 458	1 671 181	975 472	" " 204a	" " 204b	42 176	13
1 470 200	*19 954*	*2649*	in Kol. 203a	in Kol. 203b	54 229	1 100 947	1 046 399	in Kol. 203a	in Kol. 203b	" " 203a	" " 203b	in Kol. 203a	14
287 123	*25 120*	*3335*	2920	19 786	6182	14 929	52 510	56 748	135 295	57 308	57 579	2661	15a
123 530	*22 055*	*2928*	3820	6532	2128	9436	19 319	17 668	74 121	70 936	74 911	631	- b
957 332	*20 654**	*2742*	36 173	27 566	14 430	266 778	126 504	937 372	544 314	1 191 332	355 149	23 575	16
53 039	*11 760*	*1561*	5144	395	- -	20 369	6603	62 239	10 130	in Kol. 204a	in Kol. 204b	189	17a
32 870	*9259*	*1229*	2918	233	—	14 469	5799	61 135	2377	" " 204a	" " 204b	—	- b
575 610	*18 187**	*2414*	6723	11 503	1405	49 166	143 259	626 345	639 084	831 787	1 286 539	2632	18a
342 936	*12 318*	*1635*	5454	7261	785	36 605	64 122	136 882	315 728	—	234 488	13	- b
226 018	*9988*	*1326*	647	9614	2065	4116	83 444	22 248	326 620	—	65 358	8	19
221 170*	*13 806*	*1833*	766	12 335	1809	2098	35 565	41 099	270 323	—	178 616	364	20
100 848	*4299*	*571*	821	2289	973*	12 738	38 911	61 559	146 331	223 482	28 648	—	21
115 492	*9314*	*1237*	3756	7939	176	18 819	27 080	11 175	45 192	14 027	13 102	—	22
69 800	*38 564**	*5120**	320	621	488	1509	4148	12 657	21 274	129 584	—	—	23
365 923	*19 568*	*2598*	17 968*	8827*	31 741	123 547*	68 357*	126 387	18 620	in Kol. 204a	in Kol. 204b	—	24
51 148	*21 136**	*2806**	1010	1323	—	33 667	in Kol. 203a	9579	in Kol. 204a	180 083	" " 205a	5236	25
980 062	*12 469*	*1655*	47 561	in Kol. 201a u. 204b	11 558	555 924	" " 203a u. 204b	890 285	396 348*	in Kol. 204a	in Kol. 204a u. b	—	26
1 117 791	*22 747*	*3020*	49 441	65 212	9424	209 276	448 367	386 201	497 881	147 337	64 916	—	27
1 011 337	*25 462*	*3380*	68 070	48 309	20 117	484 625	555 033	207 231	522 989	10 069	5882	—	28a
101 896	*45 734*	*6473*	—	in Kol. 203b	6773	—	116 040	—	in Kol. 203b	—	in Kol. 203b	—	- b
937 142	*47 960*	*6367*	26 803	49 867	7538	155 381	657 243	58 300	197 691	1947	63 399	—	29
671 210	*29 845*	*3962*	19 442	14 806	8404	65 845	62 509	272 216	312 537	8248	—	—	30a
189 682	*8319*	*1105*	1293	3863	2665	4499	22 337	33 248	91 325	8621	—	—	- b
303 127	*9948*	*1321*	3329	6242	3257	6172	22 433	66 069	59 823	8062	—	—	- c
266 129	*9982*	*1325*	3670	2156	—	255 266	211 798	in Kol. 203a	in Kol. 203b	197 072	142 664	—	31
405 679	*17 719*	*2352*	7245	4067	—	48 878	43 656	228 129	46 229	399 388	190 539	—	32
13 101	*4226**	*561*	—	—	—	607	857	6953	9931	109 447	50 565	—	33

	II. Privatbahnen. (Forts.)	194					195	196		197	198
		III. Finanz=									
		A. Einnahmen.									
		Für Personen						Davon kommen			
		a. in der I. Klasse.	b. in der II. Klasse.	c. in der III. Klasse.	d. IV. Klasse	e. zu ermäßigten Fahrpreisen (Militaire, Auswanderer, mit Extrazügen ꝛc.)	Zusammen für Personen-Beförderung.	a. auf den Binnen-Verkehr.	b. auf den direkten und Durchgangs-Verkehr.	Für Reisegepäck.	Für Hunde (der Reisenden)
		Thlr.		Thlr.		Thlr.	Thlr.	Thlr.		Thlr.	Thlr.
34	Buschtêhrader a. Kralup-Kladno	—	—	—	—	—	8496	2704	5792	415	3
	b. Prag-Wejhybka	—	—	—	—	—	28 086	28 086	—	511	—
	c. Pferde-Bahn										
35	Frankfurt-Hanauer	5729	60 387	80 666	—	987	147 769	111 425	36 344	6096	166
36	Galizische Carl-Ludwig-B.	22 117	150 488	287 256	—	38 751	498 612	410 920	87 692	27 913*	278
37	Glückstadt-Elmshorner	208	6660	31 097	—	821	38 786	38 786	in Kol. 196a	942	18
38	Graz-Köflacher	196	4004	31 040	—	211	35 451	35 451	—	356	in Kol. 197
39	Hessische Ludwigs-E.	61 030	255 192	293 435	—	19 794*	629 451	351 829	277 622	45 615	805
40	Homburger	22 881	52 438	52 390	—	287	127 996	121 652	6344	5385	75
41	Kaiser Ferdinands Nordb.	136 201	602 298	1 000 427	—	252 192	1 991 118	1 323 729	667 389	86 343	782
42	Kaiserin Elisabeth a. Lokom.-Bahn	127 895	502 457	500 269	26 462	132 663*	1 289 746	1 027 072	262 674	47 876*	718
	Kaiserin Elisabeth b. Pferde-Bahn	—	3482	11 923	—	1542	16 947	16 947	—	423	—
43	Kirchheimer	—	—	—	—	—	10 412	10 412	in Kol. 196a	316	28
44	Köln-Mindener (u. Gießener)	139 412	643 172	428 231	478 588	70 906	1 760 309	1 063 639	696 670	65 562	1531
45	Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	—	—	—	—	—	275 346	100 759	174 587	11 615	230
46	Leipzig-Dresdener	31 504	263 095	466 129	—	13 407	774 135	441 694	332 441	21 496	714
47	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	625	16 248	40 109	—	—	56 982	56 982	—	—	—
48	Lübeck-Büchener (u. Hambrg.)	—	—	—	—	—	152 318	101 241	51 077	4508	in Kol. 201
49	Lüttich-Mastrichter	7366	17 092	51 939	—	368	76 765	72 700	4065	2849	56
50	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	13 715	158 981	330 706	—	10 901	514 303	358 098	156 205	10 661	420
51	a. Magdeburg-Halberstädter	15 552	121 319	194 934	17 435	10 020	359 260	183 708	175 552	10 871	419
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	3045	51 169	83 122	17 242	5383	159 961	114 016	45 945	3608	405
	c. Cöthen-Wegelebener	297	8832	27 149	2250	1515	40 043	35 270	4773	570	44
52	Mecklenburgische	—	—	—	—	—	252 794	146 681	106 113	9097	in Kol. 201
53	Mohacs-Fünfkirchener	857	10 721	12 125	—	1465	25 168	25 168	—	564	30
54	Neisse-Brieger	1137	11 288	18 026	20 655	4249	55 355	32 217	23 138	1454	68
55	Niederländische Rhein-E.	213 020	366 649	345 180	—	100 239	1 025 088	813 015	212 073	35 709 31 612*	1246
56	Niederschlesische Zweigbahn	1373	17 690	33 636	25 117	7560	85 376	38 245	47 131	1828	88
57	a. Oesterreichische nördliche	88 265	438 975	820 105	—	65 382	1 412 727	936 480	476 247	68 443*	665
	b. Oesterreich. südöstliche	134 270	606 169	612 439	—	100 026	1 452 904	808 668	644 236	80 608*	679
	c. Wien-Neu-Szönyer	6643	49 228	114 465	—	4409	174 745	156 336	18 409	5134*	149
58	Oppeln-Tarnowitzer	685	4551	9503	13 451	668	28 858	23 205	5653	512	58
59	a. Pfälzische Ludwigsbahn	7510	114 093	179 564	—	8219	309 386	217 383	92 003	12 795	in Kol. 200
	b. Pfälzische Maximiliansb.	3368	34 667	52 071	—	1942	92 048	76 776	15 272	3758	[illegible]
	c. Neustadt-Dürkheimer	160	2880	7806	—	80	10 906	10 538	368	432	[illegible]
60	Rheinische	544 138	733 248	654 357	16 257	37 047	1 985 047	1 107 579	877 468	97 257	1337
61	a. Südbahn, Oesterreichische	309 289	848 389	1 338 191	—	353 934	2 849 803	2 737 534*	112 269*	87 349	in Kol. 197
	b. Nordtiroler	3664	24 869	78 036	—	6908	113 477	105 913	7564	2278	94
	c. Venetianische u. Südtirol.	113 869	455 931	589 331	—	130 809	1 289 940	1 289 940	in Kol. 196a	38 349	in Kol. 197
62	Süd-Norddeutsche	3627	35 524	105 714	35 889	2867	183 621	123 084	60 537	5130	—
63	Taunus-Bahn	30 897	129 733	145 919	—	557*	307 106	307 106	in Kol. 196a	15 398	283
64	Theiß-Bahn	26 614	204 672	274 851	—	63 358	569 495	277 721	291 774	21 875*	328
65	Tilsit-Insterburger	324	5915	10 521	8313	616	25 689	17 259	8430	657	24
66	a. Thüringische	45 584	380 335	544 581	—	26 402	996 902	608 180	388 722	32 156	836
	b. Werra-E.	3888	53 576	112 722	—	3855	174 041	127 125	46 916	11 763	in Kol. 200
67	a. Warschau-Wiener	33 867	175 140	171 304	194 080	26 179*	600 570	591 817	8753	27 263*	630
	b. Warschau-Bromberger	10 274	51 712	38 381	38 076	5542*	143 985	135 875	8110	7048	195

199	200		201		202	203		204		205		206	

Ergebnisse.

(Forts.) A. **Einnahmen.**

Zusammen im Personen-Verkehre. Thlr.	Durchschnittlich pro Meile Bahnlänge. Thlr	Durchschnittlich pro Kilometer Bahnlänge. Thlr	Für Eilgüter a. im Binnen-Verkehre. Thlr.	Für Eilgüter b. im direkten und Durchgangs-Verkehre. Thlr.	Für Postgüter. Thlr.	Für Frachtgüter der Normalklasse (u. sperr. Güter) a. im Binnen-Verkehre. Thlr.	Für Frachtgüter der Normalklasse (u. sperr. Güter) b. im direkten und Durchgangs-Verkehre. Thlr.	Für Frachtgüter der erm. Klasse (excl. Kohlen) a. im Binnen-Verkehre. Thlr.	Für Frachtgüter der erm. Klasse (excl. Kohlen) b. im direkten und Durchgangs-Verkehre. Thlr.	Für Kohlen u. Coaks a. im Binnen-Verkehre. Thlr.	Für Kohlen u. Coaks b. im direkten und Durchgangs-Verkehre. Thlr.	Für Betriebsdienst- und Baugüter Thlr.	
8914	*2153*	*286*	70	26	—	2446	2913	708	261	42 310	263 772	—	34a
28 597	*3833*	*509*	193	—	—	3162	—	13 918	—	111 096	—	—	- b - c
154 031	*28 211*	*3745*	2061	4152	2670	9900	27 175	18 710	60 962	in Kol. 204a	in Kol. 204b	—	35
526 803	*11 251*	*1495*	4176	16 127	—	71 057	166 759	208 032*	1071 489*	6372	7084	—	36
39 746	*8832*	*1173*	1515	in Kol. 201a	546	12 212	in Kol. 203a	8723	in Kol. 204a	in Kol. 204a	in Kol. 204a	—	37
35 807	*6743*	*895*	308	—	—	25 117	—	19 115	—	174 058	—	—	38
675 871	*27 711*	*3679*	12 660	38 804	11 573	50 208	276 808	112 945	453 694	in Kol. 204a	in Kol. 204b	596	39
133 456	*55 376*	*7352*	1145	85	218	in Kol. 204a	in Kol. 204b	9314	2847	" " 204a	" " 204b	—	40
2 078 243	*25 868*	*3434*	90 498	77 805	7000	351 560	843 893	1 278 788	2 596 649	1 854 105	241 923	—	41
1 338 340	*23 509*	*3121*	48 439*	29 942*	—	357 668	481 888	431 507	862 761	74 031	14 850	—	42a
17 370	*1000*	*133*	564	—	—	172 228	734	15 168	4221	2	—	—	- b
10 756	*12 435*	*1671*	—	in Kol. 204b	800	in Kol. 204b	in Kol. 204b	in Kol. 204b	9488	—	in Kol. 204b	—	43
1 827 402	*26 523*	*3521*	32 492	165 493	7563	288 020	685 255	910 864	1 559 968	1 529 610	1 644 113	91 054	44
287 191	*14 497*	*1925*	3115	33 211	13 820	61 044	603 785	in Kol. 203a	in Kol. 203b	in Kol. 203a	in Kol. 203b	—	45
796 345	*48 176*	*6396*	36 818	46 914	19 125	132 182	365 033	242 602	497 260	44 130	77 238	—	46
56 982	*71 228*	*9450*	—	—	—	—	—	—	—	2015	—	—	47
156 826	*16 052*	*2131*	in Kol. 203a	in Kol. 203b	—	94 422	110 530	in Kol. 203a	in Kol. 203b	—	—	—	48
79 670	*20 640*	*2740*	1771	575	—	4538	4530	20 593	14 033	in Kol. 204a	in Kol. 204b	—	49
525 384	*27 138*	*3603*	25 489	60 019	4576	156 788	264 837	306 392	398 455	257 109	24 810	—	50
370 550	*31 698*	*4208*	6871	26 450	2870	174 621	258 397	48 980	138 176	9066	90 544	—	51a
163 974	*11 467*	*1522*	6607	23 017	1251	33 854	108 698	56 073	75 922	17 907	11 243	—	- b
40 657	*9411*	*1249*	1930	—	297	in Kol. 204a	—	6 6 464	—	in Kol. 204a	in Kol. 204a	—	- c
261 891	*13 591*	*1804*	in Kol. 203a	in Kol. 203b	1240	75 521	168 831	in Kol. 203a	in Kol. 203b	" " 203a	" " 203b	—	52
25 762	*3188*	*423*	794	—	—	18 579	—	6525	—	382 384	—	—	53
56 877	*9203*	*1222*	57	1047	438	675	5906	7255	29 752	108	34 813	—	54
1 093 655	*47 059*	*6248*	119 945	35 207	15 954	143 747	67 113	in Kol. 203a	172 553	3206	165 949	9515	55
87 292	*9189*	*1220*	1498	4270	126	6307	25 984	35 782	73 050	—	7837	—	56
1 481 835	*23 781*	*3157*	39 940	80 084	—	319 978	1 089 399	706 260	939 119	23 459	711 465	6578	57a
1 534 191	*16 649*	*2210*	30 235	65 275	—	110 403	513 211	895 326	2 232 701	188 557	46 469	7908	- b
180 028	*8601*	*1142*	18 560	2271	—	35 880	22 974	327 896	165 892	1419	42 461	184	- c
29 428	*2908*	*386*	in Kol. 201b	651	141	in Kol. 203b	3690	in Kol. 204b	94 637	in Kol. 203b	40 109	906	58
322 181	*15 305*	*2031*	4681	13 530	—	6426	33 229	103 723	282 692	336 383	256 075	—	59a
95 806	*11 460*	*1521*	1719	2017	—	2107	7009	19 584	54 809	31 261	69 697	—	- b
11 358	3500	730	240	66	—	142	67	2914	449	1216	—	—	- c
2 083 641	*36 275*	*4816*	28 659	86 529	50 597	56 924	277 392	399 848	815 197	169 769	274 266	14 224	60
2 937 152	*16 778*	*2228*	179 781*	43 813*	—	2443 177*	194 148*	5806 459*	307 950*	in Kol. 204a	in Kol. 204b	—	61a
115 849	*11 882*	*1578*	1017	3194	—	19 856	42 538	13 511	59 981	8641	—	—	- b
1 328 289	*19 087*	*2534*	104 279	in Kol. 201a	—	653 180	in Kol. 203a	569 949	in Kol. 204a	in Kol. 204a	in Kol. 204a	—	- c
188 751	*7210*	*957*	3731	7564	—	37 790	106 621	184 663	148 833	83 007	31 529	—	62
322 787	*48 034*	*6378*	in Kol. 203b	in Kol. 203b	2177	in Kol. 203b	60 516	in Kol. 203b	in Kol. 203b	in Kol. 203b	44 503	—	63
591 698	*7654*	*1016*	3324	17 483	—	24 150	168 699	183 550	892 849	1478	1228	—	64
26 372	3683	489	194	106	423	1753	1069	3159	1891	778	223	—	65
1 029 894	*27 641*	*3670*	32 841	75 986	3566	123 000	440 970	332 102	643 388	in Kol. 204a	in Kol. 204b	7810	66a
185 804	*8207*	*1090*	6315	15 619	691	in Kol. 204a	in Kol. 204b	108 244	280 851	" " 204a	" " 204b	—	- b
628 463	*13 544*	*1798*	13 678	1139	3076	70 412	83 628	497 724	72 319	417 123	10 040	21 315	67a
151 228	*8087*	*1074*	1290	1211	2328	18 554	29 484	96 148	36 217	10 634	5716	4594	- b

(Forts.) **III. Finanz-**

(Forts.) **A. Einnahmen.**

	I. Staatsbahnen.	207 Für Fahrzeuge aller Art: a. für Equipagen. Thlr.	207 b. für Eisenbahn-Fahrzeuge. Thlr.	207 c. für sonstige Fahrzeuge, (Möbelwagen, Schlitten ꝛc.). Thlr.	208 Für Thiere: a. für Pferde. Thlr.	208 b. für Rindvieh, Schweine und sonstige Thiere. Thlr.	209 Nebenerträge (Lagergeld, Provision, Frachtzuschlag ꝛc.). Thlr.	210 Zusammen im Güter-Verkehre. Thlr.	211 Durchschnittlich pro Meile Bahnlänge. Thlr.	211 pro Kilometer Bahnlänge. Thlr.	212 Aus sonstigen Quellen (Pacht, Wagenmiethe, Erlös für verkaufte Materialien u. s. w.). Thlr.
1	Badische	2165	in Kol. 204	in Kol. 204	7153	71 457	25 610	2 088 001	*28 015*	*3719*	187 220
2	Bayerische (u. gepacht. Zwgb.)	6194	—	238	—	165 758	in Kol. 204a	6 463 773	*34 766*	*4616*	220 338*
3	Braunschweigische	2157	in Kol. 207c	6137	in Kol. 208b	58 782	20 715	1 574 020	*55 462*	*7364*	13 311
4	Hannoversche	13 230	—	—	99 119	147 046	91 375*	4 047 488	*33 746*	*4480*	222 100*
5	Main-Neckar	1133	in Kol. 203b	in Kol. 203b	in Kol. 208b	14 857	in Kol. 203b	395 949	*34 075*	*4524*	96 294
6	Main-Weser	1141	2450	4555	11 073	18 127	26 921	1 082 314	*40 704*	*5404*	51 128*
7	Nassauische	379	71	10	1480	5449	4237	542 302	*21 623*	*2871*	51 650
8	Preuß. a. Niederschles.-Märk. / b. Schles.-Gebirgsb.	5052	9749	—	21 581	103 897	76 827	4 775 495	*86 938*	*11 543*	365 539
9	" Ostbahn	12 436	6090	—	46 167	208 323	29 895	2 613 133	*23 901*	*3174*	384 961
10	" Saarbrücker (u. Trier)	240	43	—	4632	8302	7129	1 126 366	*58 513*	*7769*	233 223
11	" Westfälische	1351	1163	—	5159*	24 506	3755	906 048	*27 652*	*3671*	86 087
12	Sächsische östliche	—	2788	1303	2751	36 504	41 388	1 399 681	*54 420*	*7225*	124 993
13	Sächsische westliche	51	633	1654	3850	35 191	37 974	3 632 135	*71 442*	*9485*	213 076
14	Württembergische	2554	in Kol. 203	in Kol. 207a	in Kol. 208b	71 228	21 523	2 296 880	*31 174*	*4139*	238 640*
	II. Privatbahnen										
	a) unter Staatsverwaltg.										
15	Aach.-Düss. / Ruhrorter: a. Aach.-Düsseld.	330	157	—	17*	25 916	17 718	450 054	*39 375*	*5227*	45 735
	b. Ruhrort-Crf.	73	100	—	2*	4427	80 420*	364 524	*65 082*	*8641*	26 998
16	Bergisch-Märkische	46	—	2797	in Kol. 208b	37 815	167 338	3 731 189	*77 491*	*10 288*	330 520
17	a. Löbau-Zittauer	—	—	118	85	1716	717	107 705	*23 881*	*3171*	5860
	b. Zittau-Reichenberger	—	—	24	26	1039	514	88 534	*24 939*	*3311*	7843
18	a. Oberschlesische	1652	2839	86	5527	23 195	48 843	3 680 585	*108 062*	*14 347*	506 678
	b. Breslau-Posen-Glogauer	1078	551	59	3418	18 220	10 357	835 021	*29 993*	*3982*	88 195
19	Stargard-Posener	1254	326	91	4072	19 040	5052	543 955	*24 037*	*3191*	82 882
20	Rhein-Nahe-E.	472	1020	—	3020	16 123	5997	569 607*	*35 556*	*4720*	63 248*
21	Wilhelms-Bahn	364	24	—	715	3094	2636	522 585	*22 276*	*2957*	98 875
	b) in Privatverwaltung.										
22	Aachen-Mastrichter	22	—	—	in Kol. 208b	21 582	19 373	182 243	*14 697*	*1951*	60 436*
23	Alberts-Bahn	35	—	—	20	727	21 318	192 701	*37 711*	*5007*	20 624
24	Altona-Kieler	1653	—	788*	in Kol. 208b	64 200	16 521	478 609	*25 594*	*3398*	21 010
25	Aussig-Teplitzer	—	—	—		127	3779	234 804	*66 706*	*8856*	40 858
26	Bayerische Ostbahnen	2401	—	—		63 327	i. K. 201–204	1 967 404	*25 030*	*3323*	156 913*
27	Berlin-Anhaltische	3325	3485	450	13 594	50 126	9896	1 958 931	*39 864*	*5292*	85 352
28	a. Berlin-Hamburger	2110	in Kol. 204	in Kol. 204	in Kol. 208b	302 306	21 868	2 248 609	*56 611*	*7516*	119 844
	b. Hamburg-Bergedorfer	318	—	—	" " 208b	26 049	—	149 180	*21 378*	*2837*	69 147*
29	Berlin-Potsdam-Magdebg.	2345	—	—	8483	26 494	—	1 255 491	*64 252*	*8531*	239 786
30	Berlin-Stettiner: a. Stammbahn	3344	383	—	7374	85 218	74 372	934 698	*41 561*	*5518*	67 483*
	b. Hinterpommer.	659	—	—	2007	22 184	5932	198 633	*8712*	*1157*	16 794*
	c. Vorpommersche	1690	—	—	2772	23 966	36 706	240 551	*7895*	*1048*	24 028*
31	Böhmische Westbahn	461	—	—	461	9416	8984	831 948	*31 206*	*4143*	77 263
32	Breslau-Schweidnitz-Freibg	812	—	10	1333	8040	7928	986 254	*43 077*	*5719*	65 932
33	Brünn-Rossitzer	4	—	—	4	2383	1630	182 381	*48 635*	*6457*	1304

213	214		215			216	217	218	219	220	221	222	

Ergebnisse.

							B. Ausgaben. 1) Für die Bahnverwaltung.						
	Durchschnittlich			Von den Einnahmen (Kol. 213) kommen				Unterhaltung			Unterhaltung		
Summe aller Einnahmen.	a. pro Meile Bahnlänge.	pro Kilometer	b. pro Nutzmeile.	a. auf den Personenverkehr (Kol 199)	b. auf den Güterverkehr (Kol 210).	c. auf sonstige Quellen (Kol 212)	Besoldung der Bahnbeamten incl. Dienstkleidung ꝛc.	des Bahndamms, d. Schienen und Schwellen.	der Brücken und Durchlässe.	der Gebäude.	der Telegraphen.	der übrigen Anlagen.	des Inventars u. der Geräthe.	
Thlr.	Thlr.		Thlr.	Proc.	Proc.	Proc.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	
4 326 939	58 056	7708	9,76	47,42	48,25	4,33	211 676	348 193	14 595	25 010	—*	11 840	14 591	1
9 873 396*	53 107	7051	10,01	32,30	65,47	2,23	521 028	772 692	22 692	92 310	7823	29 275	25 660	2
2 216 274	78 093	10 369	11,06	28,24	71,02	0,60	162 449	210 678	in Kol. 217	26 895*	5456	7550	6439	3
6 464 900**	53 901	7156	9,96	33,96	62,61	3,43	297 892	514 937	" " 217	65 561	13 493	in Kol. 220	34 927*	4
1 002 128	86 241	11 450	12,15	50,08	39,51	9,61	41 048	93 108	659	19 823	1324	242	582	5
1 933 689	72 722	9655	13,73	41,33	55,97	2,64	85 517	265 284	3223	14 911	934	6696	4131	6
921 961	36 761	4881	6,39	35,58	58,42	5,60	52 135	42 094	1726	2173	820	3058	1456	7
6 884 749	125 337	16 641	14,27	25,33	69,36	5,31	344 392	144 340	3141	28 282	5701*	22 800	20 025	8
5 325 337	48 708	6467	12,91	43,70	49,07	7,23	310 717	507 740	29 016	68 692	8606	162 495	15 603	9
1 609 269	83 598	11 099	10,76	15,52	69,99	14,49	79 352	134 326	3124	14 257	4197	23 743	3718	10
1 315 408	40 146	5330	10,31	24,58	68,88	6,54	117 631	130 810*	1534	9312	6712*	13 909*	1498	11
2 186 946	85 029	11 289	13,09	30,24	64,00	5,72	86 658	58 487	1394	14 061	1671	8596	2211	12
4 915 368	96 683	12 836	11,75	21,77	73,49	4,34	160 658	436 561	58 350	32 049	3982	25 041	5665	13
4 005 720	51 366	7218	9,42	36,70	57,34	5,96	169 822	452 759	20 517	22 183	—*	33 956	18 773	14
782 912	68 496	9094	11,65	36,67	57,48	5,85	44 163	12 595	418	2682	1474	8522	1167	15a
515 052	91 957	12 209	14,38	23,99	70,77	5,24	24 625	6037	43	1266	723	7821	627	- b
5 019 041	104 238	13 839	13,44	19,08	74,33	6,59	253 225	116 948	16 233	75 802	33 833	109 879	12 183	16
166 604	36 941	4905	10,38	31,83	64,65	3,52	11 528	46 396	270	941	229	1853	360	17a
129 247	36 408	4833	9,70	25,43	68,50	6,07	11 024	18 195	265	1870	217	1380	175	- b
4 762 873	139 838	18 566	15,42	12,08	77,28	10,64	187 939	104 014	7202	30 405	6180	23 175	5427	18a
1 266 152	45 479	6038	11,40	27,08	65,95	6,97	90 218	33 207	3478	15 220	3868	11 327	2528	- b
852 855	37 687	5003	12,62	26,50	63,78	9,72	60 641	28 060	1500	5686	4172	8810	2300	19
854 025*	53 309	7078	8,51	25,90	66,70	7,40	62 902	58 923	9300	7914	1227	11 694	3881	20
722 308	30 789	4087	12,36	13,96	72,35	13,69	40 399	25 872	984	2589	2341	8682	1570	21
358 171	28 885	3835	7,30	32,24	50,88	16,88	27 310	37 200	909	4517	1587	9409	552	22
283 125	55 406	7357	7,72	24,65	68,06	7,29	12 068	18 821	568	1109	306	1511	483	23
865 542	46 285	6145	11,38	42,28	55,29	2,43	57 156	47 617	6864	9482	2858	19 004	4927	24
326 810	92 841	12 327	25,69	15,63	71,85	12,50	3453	22 202	in Kol. 217	3187	146	1953	452	25
3 104 379*	39 496	5244	8,67	31,57	63,38	5,05	236 695	133 395	3223	13 588	1065	970	767	26
3 162 074	64 348	8543	15,11	35,35	61,95	2,70	192 962	57 502	20 478	74 537	8976	—	8660	27
3 379 790	85 090	11 297	12,99	29,32	66,53	3,35	137 582	185 407	in Kol. 217	96 491	6785	6903	12 001	28a
320 223	153 217	20 342	—	31,82	46,59	21,59	—	—	—	—	—	—	—	- b
2 432 419	124 484	16 527	15,78	38,53	51,61	9,86	123 209	151 532	12 107	17 446	9339	15 016	2983	29
1 673 391	74 406	9879	12,58	40,11	55,86	4,03	84 159	110 420	10 560	18 317	6382	in Kol. 220	5191	30a
405 109	17 768	2359	5,72	46,82	49,03	4,15	46 448	28 306	4132	9310	3888		1269	- b
567 706	18 632	2474	6,34	53,40	42,37	4,23	78 282	87 234	820	9932	2082		2970	- c
1 175 340	44 086	5853	13,69	22,63	70,78	6,57	56 251	53 491	2739	5183	1042	1388	3444	31
1 457 863	63 676	8454	10,77	27,83	67,65	4,52	67 806	58 722	6436	15 414	5793	17 778	9062	32
196 786	52 476	6967	35,64	6,66	92,68	0,66	17 380	19 710	887	2365	216	576	1471	33

(Fortf.) **III. Finanz-**

(Fortf.) **A. Einnahmen.**

	II. Privatbahnen. (Fortf.)	207 Für Fahrzeuge aller Art: a. für Equipagen. Thlr.	207 b. für Eisenbahn-Fahrzeuge. Thlr.	207 c. für sonstige Fahrzeuge, (Möbelwagen, Schlitten ꝛc.). Thlr.	208 Für Thiere: a. für Pferde. Thlr.	208 b. für Rindvieh, Schweine und sonstige Thiere. Thlr.	209 Nebenerträge (Lagergeld, Provision, Frachtzuschlag ꝛc.). Thlr.	210 Zusammen im Güter-Verkehre. Thlr.	211 Durchschnittlich pro Meile Bahnlänge. Thlr.	211 pro Kilometer. Thlr.	212 Aus sonstigen Quellen (Pacht, Wagenmiethe, Erlös für verkaufte Materialien u. s. w.). Thlr.
34	Buschtêhrader a. Kralup Kladno b. Prag-Wejhybka c. Pferde-Bahn	—	—	—	—	322	10 280	323 108	*78 045*	*10 362*	2731
		—	—	—	—	22	110	128 501	*17 225*	*2287*	3093
35	Frankfurt-Hanauer	79	—	6	in Kol. 208b	6981	1562	134 258	*24 589*	*3265*	9201*
36	Galizische Carl-Ludwig-B.	in Kol. 204	in Kol. 204	in Kol. 204	in Kol. 204	in Kol. 204	32 944	1 584 040	*33 840*	*4493*	77 737
37	Glückstadt-Elmshorner	43	—	in Kol. 207a	in Kol. 208b	1818	1133	25 990	*5776*	*767*	1770
38	Graz-Köflacher	46	—	27	38	870	2216	221 795	*41 769*	*5546*	2923
39	Hessische Ludwigs-E.	1188	in Kol. 207a	in Kol. 207a	in Kol. 208b	36 865	7228	1 002 569	*41 105*	*5457*	17 952
40	Homburger	—	—	—	—	234	288	14 131	*5863*	*778*	2715
41	Kaiser Ferdinands Nordb.	8916	18 647	—	20 798	587 343	201 499	8 179 424	*101 810*	*13 517*	298 639
42	Kaiserin Elisabeth a. Lokom.-Bahn b. Pferde-Bahn	4095*	960	in Kol. 207a	12 034*	131 521	78 143	2 527 839	*44 403*	*5895*	82 592
		—	—	57	—	—	2913	195 887	*11 277*	*1497*	2465
43	Kirchheimer	5	—	—	in Kol. 208b	360	53	10 706	*12 377*	*1643*	295
44	Köln-Mindener (u. Gießener)	2048	10 872	7656	6462*	186 449	31 773	7 159 692	*103 914*	*13 796*	984 335*
45	Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	4854	in Kol. 207a	in Kol. 207a	in Kol. 208b	15 331	4575	739 735	*37 341*	*4958*	35 754
46	Leipzig-Dresdener	731	3191	381	5980	30 589	60 959*	1 563 133	*94 564*	*12 555*	182 028*
47	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	—	—	—	—	156	—	2171	*2714*	*360*	1853
48	Lübeck-Büchener (u. Hambrg.)	625	—	—	in Kol. 208b	8306	8495	222 378	*22 761*	*3022*	18 218
49	Lüttich-Mastrichter	—	—	—	671	1948	1810	50 469	*13 075*	*1736*	2374
50	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	2876	844	—	7866	38 374	63 375	1 611 810	*83 255*	*11 053*	102 556
51	a. Magdeburg-Halberstädter	957	—	—	3223	18 715	—	778 870	*66 627*	*8846*	173 810
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	378	—	—	in Kol. 208b	20 600	24 925	380 475	*26 606*	*3532*	27 680
	c. Cöthen-Wegelebener	192	—	—	158	787	—	69 828	*18 090*	*2402*	9983
52	Mecklenburgische	724	—	—	in Kol. 208b	37 238	496	284 050	*14 741*	*1957*	17 582
53	Mohacs-Fünfkirchener	60	—	—	2	126	—	408 470	*50 553*	*6712*	878
54	Neisse-Brieger	43	—	305	402	1068	2349	84 218	*13 628*	*1809*	14 287
55	Niederländische Rhein-E.	1183	4625	35	5476	77 161	127 034	948 703	*40 822*	*5420*	134 215
56	Niederschlesische Zweigbahn	319	60	39	623	6650	2813	165 358	*17 406*	*2311*	14 281
57	a Oesterreichische nördliche	5119	—	—	12 089	97 056	121 261	4 151 807	*66 631*	*8847*	88 795
	b. Oesterreich. südöstliche	5693	—	—	17 844	458 098	100 662	4 672 382	*50 704*	*6732*	24 090
	c. Wien-Neu-Szönyer	1519	—	—	4367	36 161	28 726	688 310	*32 886*	*4366*	21 149
58	Oppeln-Tarnowitzer	45	—	—	352	3379	7180	151 090	*14 930*	*1982*	27 957
59	a. Pfälzische Ludwigsbahn	315	—	—	in Kol. 208b	11 685	4700	1 053 439	*50 044*	*6642*	171 582
	b. Pfälzische Maximiliansb.	89	—	—		2232	1492	192 016	*22 968*	*3049*	28 916
	c. Neustadt-Dürkheimer	7	—	—		146	145	5392	*2611*	*347*	7011
60	Rheinische	3479	1964	—	11 589	68 334	42 058	2 300 829	*40 056*	*5318*	124 678
61	a Südbahn, Oesterreichische	10 305	in Kol. 207a	in Kol. 207a	41 931	127 492	in Kol. 201-208	9 155 056	*52 299*	*6944*	140 635
	b. Nordtiroler	509	—	—	185	2056	3005	154 493	*15 745*	*2090*	6459
	c. Venetianische u. Südtirol	4165	—	—	13 209	15 105	in Kol. 201-208	1 359 887	*19 541*	*2594*	36 741
62	Süd-Norddeutsche	in Kol. 207c	—	478	in Kol. 208b	7040	13 877	625 133	*23 878*	*3170*	26 526
63	Taunus-Bahn	50	—	—	in Kol. 208b	2979	1481	111 706	*16 623*	*2207*	15 755*
64	Theiß-Bahn	2380	—	218	4509	164 754	12 186	1 476 808	*19 102*	*2536*	25 495
65	Tilsit-Insterburger	45	—	—	in Kol. 208b	1192	205	11 038	*1541*	*205*	6419
66	a. Thüringische	2831	1964	212	9607	32 025	9756	1 716 058	*46 056*	*6115*	184 899
	b. Werra-E.	251	—	—	in Kol. 208b	15 517	1811	429 299	*18 962*	*2518*	40 686
67	a Warschau-Wiener	4319	—	2196		21 576	16 413	1 234 958	*26 615*	*3534*	117 185
	b Warschau-Bromberger	1268	—	100		4240	3968	215 752	*11 537*	*1532*	130 321

213	214			215			216	217	218	219	220	221	222	

Ergebnisse.

							B. Ausgaben. 1) Für die Bahnverwaltung.							
	Durchschnittlich			Von den Einnahmen (Kol. 213) kommen				Unterhaltung			Unterhaltung			
Summe aller Einnahmen.	a. pro Meile Bahnlänge.	a. pro Kilometer Bahnlänge.	b. pro Nutzmeile.	a. auf den Personenverkehr (Kol. 199)	b. auf den Güterverkehr (Kol. 210)	c. auf sonstige Quellen (Kol. 218)	Besoldung der Bahn-Beamten incl. Dienstkleidung ꝛc.	des Bahndamms, d. Schienen und Schwellen.	der Brücken und Durchlässe.	der Gebäude.	der Telegraphen.	der übrigen Anlagen.	des Inventars u. der Geräthe.	
Thlr.	Thlr.		Thlr.	Proc.	Proc.	Proc.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	
334 753	80 858	10 736	-	2,66	96,52	0,82	8759	26 772	986	6408	160	843	1399	34a
160 191	21 473	2851		17,[illegible]	80,22	1,[illegible]	6383	29 311	1163	2442	113	652	360	- b
297 490	54 485	7234	8,47	51,[illegible]	45,13	3,09	1982*	7100*	423	2330*	572	2243	316	35
2 188 580	46 755	6208	17,97	24,07	72,38	3,55	151 038	95 697	4522	14 668	in Kol. 222	3179	11 606	36
67 506	15 001	1992	8,12	58,[illegible]	38,50	2,62	8897	4689	120	1314	92	720	212	37
260 525	49 063	6513	16,50	13,75	85,13	1,12	8897	18 690	7038	2145	703	1914	1079	38
1696 392	69 552	9234	9,31	39,[illegible]	59,10	1,06	81 131	16 695	in Kol. 217	3462	632	7312	1250	39
150 302	62 366	8280	9,[illegible]	88,[illegible]	9,40	1,81	5477	1867	837	2126	358	in Kol. 220	in Kol. 220	40
10 556 306	131 395	17 445	22,[illegible]	19,[illegible]	77,[illegible]	2,83	209 828*	494 542	97 540	61 618	3620	1311	—*	41
3 948 771	69 362	9209	14,72	33,[illegible]	64,02	2,09	159 318	523 257	5719	42 594	21 683*	10 523	—	42a
215 722	12 419	1649	-	8,[illegible]	90,81	1,14	16 346	21 802	1420	8382	—	384	in Kol. 226	- b
21 757	25 153	3339	5,35	49,44	49,21	1,35	—*	—	—	—	—	—	—	43
9 971 429	144 723	19 214	13,72	18,23	71,[illegible]	9,[illegible]	389 994	474 923*	7346	22 792	25 878	50 221	12 536	44
1 062 680	53 644	7122	10,11	27,03	69,61	3,36	74 137	75 507	2315	9733	1417	14 385	4453	45
2 541 506	153 751	20 414	16,02	31,33	61,50	7,17	65 577	173 033	13 469	19 846	in Kol. 219	12 900	14 767	46
61 006	76 258	10 117	7,22	93,40	3,56	3,04	2100	1860	—	1789	—	—	181	47
397 422	40 678	5401	12,89	39,[illegible]	55,96	4,58	20 823	30 962	105	1864	1276	6150	1729	48
132 513	34 330	4558	5,81	60,12	38,09	1,79	11 986	2042	in Kol. 219	2484	in Kol. 219	in Kol. 219	118	49
2 239 750	115 690	15 360	16,32	23,[illegible]	71,96	4,58	83 779	70 560	" " 217	21 560	5480	" " 217	4897	50
1 323 230	113 194	15 028	14,30	28,0	58,[illegible]	13,14	65 862	51 322	305	7869	4870	6986	1222	51a
572 129	40 009	5312	10,38	28,[illegible]	66,50	4,84	85 913*	26 077	5018	6294	2034	in Kol. 217	1720	- b
120 468	21 824	2898	7,58	33,75	57,96	8,29	6381	4946	906	379	350	763	371	- c
563 523	29 243	3882	8,86	46,47	50,41	3,12	42 036	23 060	1073	15 253	1870	4847	2616	52
435 110	53 850	7149	28,92	5,92	93,88	0,20	20 230	20 961	1850	5499	—	—	3645	53
155 382	25 142	3338	10,48	36,60	54,20	9,20	11 737	5025	in Kol. 217	842	571	597	478	54
2 176 573	93 657	12 435	11,30	50,23	43,59	6,18	5857	94 526	1300	13 683	1921	45 684	" 217–219	55
266 931	28 098	3731	10,41	32,70	61,93	5,35	17 737	6724	611	5650	773	2313	1140	56
5 722 437	91 838	12 193	17,02	25,90	72,55	1,55	158 202	374 117	30 496	39 910	5635	13 744	7758	57a
6 230 663	67 614	8977	18,26	24,62	74,99	0,39	183 376	360 441	12 284	44 809	6033	8181	6076	- b
889 487	42 498	5642	18,71	20,24	77,38	2,38	36 914	85 352	5759	9085	2393	2018	1435	- c
208 475	20 600	2735	8,74	14,12	72,47	13,41	14 590	6105	120	2018	362	1622	422	58
1 547 202	73 501	9755	7,97	20,42	68,09	11,09	82 014	46 839	in Kol. 217	9944	660	8210	1088	59a
316 738	37 887	5030	5,33	30,25	60,42	9,13	28 039	10 592	" " 217	2246	38	808	458	- b
23 825	11 339	1532	7,[illegible]	47,07	22,03	29,70	3444	—	—	—	—	—	—	- c
4 509 148	78 502	10 423	10,40	46,21	51,03	2,76	251 194	88 894	7180	15 861	30 548*	24 800	7166	60
12 232 843	69 882	9278	15,05	24,01	74,84	1,15	364 545	412 348	28 585	68 667	5908	13 365	59 712	61a
276 801	28 389	3769	16,52	41,[illegible]	55,[illegible]	2,33	22 847	11 596	2136	3305	1407	in Kol. 220	—	- b
2 724 917	39 157	5199	11,[illegible]	48,75	49,90	1,35	120 371	144 129	1619	9903	in Kol. 217	" " 217	in Kol. 217	- c
840 410	32 101	4262	10,15	22,[illegible]	74,[illegible]	3,16	46 340	111 910	13 602	10 047	2292	6351	711	62
450 248	67 001	8895	9,78	71,69	24,[illegible]	3,50	15 974	6941	219	5796	532	1561	602	63
2 094 001	27 086	3596	18,13	28,[illegible]	70,53	1,22	119 445	162 660	in Kol. 217	39 527	527	6196	6578	64
43 829	6131	813	4,72	60,17	25,18	14,65	5264	3333*	" " 217	379	27	11	212	65
2 930 831	78 659	10 443	12,47	35,14	58,55	6,31	127 558	204 636*	6332	15 107	2061	12 985	10 810	66a
655 789	28 966	3846	10,91	28,33	65,47	6,20	58 168	48 366	697	2118	1318	2241	2209	- b
1 980 606	12 685	5667	10,63	31,73	62,35	5,92	111 532	38 214	2370	36 512	6432	36 222	10 902	67a
497 301	26 591	3531	11,04	30,41	43,38	26,21	43 191	11 954	1	11 174	1298	6691	2897	- b

		223	224	225	226	227	228	229		230	231	232
								(Forts.)		III. Finanz=		
		(Forts.) B. Ausgaben. 1) Für die Bahnverwaltung.								2) Für		
	I. Staatsbahnen.	Heizung der Wärterlokale. Thlr.	Grundsteuer, Feuerversicherung ꝛc. Thlr.	Reinigen der Bahn vom Schnee. Thlr.	Büreaubedürfnisse, Druckſachen und Formulare. Thlr.	Sonstige Ausgaben Thlr.	Zusammen Thlr.	Durchschnittlich pro Meile Thlr.	pro Kilometer Bahnlänge. Thlr.	Besoldung der Betriebs-Beamten incl. Dienstkleidung ꝛc. Thlr.	Kosten Feuerung der Lokomotiven. Thlr.	Schmieren der Maschinen und Tender. Thlr.
1	Badische	11 551	1906	880	2214	12 394*	654 850	8786	1166	458 255	122 478	12 427
2	Bayerische (n. gep. Zweigb.)	i. d. 241	—	i. d. 216	i. d. 251	—	1 471 480	7915	1051	739 198	598 364	93 691
3	Braunschweigische	5713*	1557	6718	4866	8028	446 349	15 728	2088	118 842	159 462	10 432*
4	Hannoversche	14 589*	2791	11 615	5006	574	961 385	8016	1064	417 585	332 204	99 035
5	Main-Neckar	1543	500	—	828	6811	166 468	14 326	1902	86 704	28 239	9743
6	Main-Weser	2363	1616	2685	2061	—	389 421*	11 645	1944	140 917	68 462	8359
7	Nassauische	1146	173	63	130	1605	106 579	4250	564	113 423	37 000	5341
8	Preuß. a. Niederschl.-Märk. b. Schles. Gebirgsb.	68 248*	1991	6681	6172	10 648	662 421	12 059	1601	425 389	228 962	19 606
9	" Ostbahn	11 476	1607	11 141	3084	4070	1 134 247	10 374	1377	318 307	186 404	15 748
10	" Saarbrücker (n. Trier)	1079	4807	199	487	5224	274 513	14 269	1893	128 705	42 541	8449
11	" Westfälische	6482*	65	1237	991	12 012	302 193	9223	1225	94 451	51 329	6156
12	Sächsische östliche	—	1150	1101*	577	6785	182 691	7103	943	274 958	78 824	4380*
13	Sächsische westliche	—	3093	8072*	1309	9551	744 331	14 641	1944	513 504	122 077	18 645*
14	Württembergische	i. d. 241	3825	2597	1054	1018	726 504	9860	1309	351 690	221 734	35 959
	II. Privatbahnen											
	a) unter Staatsverwaltg.											
15	Aach.-Düss. a. Aach.-Düsseld. / Ruhrorter b. Ruhrort-Cref.	1450 / 791	2510 / 2938	96 / 8	909 / 509	5824 / 3761	81 810 / 49 149	7157 / 8775	950 / 1165	68 729 / 51 700	15 683 / 8407	4712 / 2526
16	Bergisch-Märkische	2309	2776	383	1891	29 008	654 470	13 592	1805	417 539	98 178	35 440
17	a. Löbau-Zittauer	—	2	65*	77	444	62 165	13 784	1830	28 725	9583	748*
	b. Zittau-Reichenberger	—	3087	72*	124	428	36 837	10 377	1378	30 635	6522	500*
18	a. Oberschlesische	2317	10 030	2882	5744	18 289	403 604	11 850	1573	248 045	76 332	9873
	b. Breslau-Posen-Glogauer	943	8384	2170	2086	9742	183 171	6579	873	77 015	23 059	2983
19	Stargard-Posener	914	2817	2133	1427	8702	127 162	5619	745	68 133	32 315	2757
20	Rhein-Nahe-E.	1285	2122	499	374	7278	167 399	10 449	1387	56 504	27 523	4854
21	Wilhelms-Bahn	—	5165	597	292	5769	94 260	4018	533	38 040	11 902	3542
	b) in Privatverwaltung.											
22	Aachen-Mastrichter	89	1443	107	154	1186	84 463	6812	904	30 181	26 051	4673
23	Albertsbahn	350	2480	106	i. d. 227	636	38 438	7522	999	36 247	7960	980
24	Altona-Kieler	410	4878	1100	174	6519	160 989	8609	1143	68 919	32 069	2091
25	Aussig-Teplitzer	i. d. 241	400*	—	48	26	31 867	9053	1202	35 441	4315	3064
26	Bayerische Ostbahnen	16 406*	i. d. 227	2197	4885	7610	420 801	5354	711	249 981	119 115	7997
27	Berlin-Anhaltische	2034	10 300	6253	1089	—	382 791	7790	1034	216 924	114 262	25 804
28	a. Berlin-Hamburger	12 103	6457	i. d. 227	712	23 614	488 055	12 287	1631	190 289	146 997	13 662
	b. Hamburg-Bergedorfer	—	—	—	—	—	37 275	17 835	2365	—	—	—
29	Berlin-Potsdam-Magdebrg.	1529	1027	—	—	34 940*	369 128*	18 891	2508	148 966	97 400	6849
30	Berlin-Stettiner a. Stammbahn	2359	6918	1451	697	22 959*	269 413	11 980	1591	101 135	91 443*	8540*
	Berlin-Stettiner b Hinterpommer.	1600	1467	506	458	10 366*	107 750	4726	627	37 664	34 055*	3183*
	Berlin-Stettiner c. Vorpommersche	2186	2163	10 336	721	15 329*	212 055	6960	924	48 437	43 796*	4095*
31	Böhmische Westbahn	i. d. 241	4668	7595	273	1102	137 176	5145	683	64 463	25 021	6218
32	Breslau-Schweidnitz-Freib.	1502	5480	3050	555	3953	195 551	8541	1134	56 293	61 782	15 934
33	Brünn-Rossitzer	591*	i. d. 230	622	458	536	44 812	11 949	1586	11 424	6158	982

233	234	235	236	237	238	239				240	241	

Ergebnisse.

die Transport-Verwaltung.

der Transportkräfte:						Reparaturkosten				Ergänzung der Transportmittel, (z. b. soweit dies aus den laufenden Betriebs-Einnahmen und nicht aus dem Reserve- rc. Fonds geschehen ist).	Heizung und Reinigung der Betriebs-Lokale.	
Putzen der Maschinen und Tender.	Schmieren der Wagen.	Reinigen der Wagen.	Beleuchtung der Züge.	Güterverladung.	Sonstige Kosten.	a. der Lokomotiven und Tender.	b. der Personenwagen.	c. der Lastwagen.	d. der sonstigen Transportmittel.			
Thlr.	Thlr.		Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	
16 244	6610	8068	6523	64 401	47 818	265 899	L. R. 239c	208 461	L. R. 239c	—	33 683	1
L. R. 238	30 346	L. R. 238	18 261	194 840	471 804*	276 246	" " 239c	324 949	44 648	—	81 668*	2
L. R. 232u. 239a.	6996	" " 234	17 694*	L. R. 230	—	118 396	33 327	42 863	9956*	—	L. R. 223	3
L. R. 232	18 009	" " 234	4875	169 546*	32 269*	271 931	78 150	261 522	—	82 850	31 357	4
7319	2235	3465	1902	16 059	9707	22 017	L. R. 239c	27 154	—	82 850	6244	5
10 858	2371	2904	1122	33 673	7085	87 663	15 201	27 326	—	—	20 208*	6
9933	2362	1734	1296	3462	7932	14 377	8214	11 199	—	—	4395	7
38 191	27 574	10 048	19 202	199 661	78 505	140 914	36 923	106 201	11 969	—	14 651	8
37 865	10 153	5733	9842	26 867	63 272	199 739	L. R. 239c	161 911	—	296 920	40 446	9
16 411	7784	1482	2494	7657	12 714	56 650	10 949	78 892	—	25 751	6534	10
16 123	2018	14 761	2732	10 321	10 829	33 968	6264	27 424	9454	80 332*	8592	11
1204*	11 440*	478*	6147	44 812	8792	35 609	14 650	31 931	—	—	5418	12
3949*	19 420*	736*	9712	64 831	14 939	56 142	25 421	46 721	L. R. 239c	—	4119	13
55 509	9391	5277	3001*	23 557	11 746	253 811	L. R. 239c	146 439	" " 239c	—	96 222	14
2683	1844	321	1294	22 456*	6092	7949	2621	9459	277	3410	L. R. 227	15a
1438	989	172	694	6217*	10 480*	4261	2621	3867	4414	1880	" " 227	- b
46 714	12 956	675	8670	51 633	2975	118 226	L. R. 239c	171 878	1870	—	—	16
161*	801*	34*	947	2081	1228	5398	1396	3958	—	—	886	17a
110*	545*	23*	618	4067	831	3674	950	2694	—	—	997	- b
26 683	6807	2424	10 448	30 322	49 934	108 711	in Rel. 239c	107 200	L. R. 239c	—	17 576	18a
8060	1707	698	3156	9160	15 084	32 840		26 884	" " 239c	—	13 335	- b
6906	1175	969	2931	4022	665	17 035		16 821	—	—	12 000	19
9364	7201	970	1423	6848	4411	25 763	9004	24 011	7717	9556	3981	20
5806	3676	456	1088	1274	4026	10 875	1544	17 430	376	—	2921	21
4693	3160	1353	1023	3524	7948	21 595	5839	12 605	104	16 300*	1655	22
1543	2408	L. R. 234	1520	11 563	333	7972	263	11 572	L. R. 239c	—	220	23
3159	880	2091	736	43 228	5882	20 005	12 630	23 042	925	—	2055	24
L. R. 232	L. R. 232	L. R. 232	477	L. R. 230	2811	6404	696	6905	388	—	3821*	25
11 050	9399	" " 245	L. R. 245	24 605	2259	65 369	L. R. 239c	52 465	59	1360	L. R. 245	26
L. R. 232	19 901	" " 234	23 716*	42 853	90 424*	53 045	" " 239c	56 313	L. R. 239c	—	8548	27
18 706	10 958	8818	27 853*	179 650*	64 064*	93 801	33 784	80 259	—	180 976	9884*	28a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- b
11 109	6904	1137	2190	44 007*	9691	46 008	32 336	40 642	—	—	—	29
15 147	5695*	5074	3715*	60 839	11 127	66 803	11 442	28 677	in Rel. 239c	—	3997	30a
5641	2121*	1889	1383*	22 658	4144	23 440	4381	12 746		—	1489	- b
7255	2728*	2430	1779*	29 138	5329	37 478	7351	17 226		—	1914	- c
893	2823	L. R. 233	2259	13 537	4701	30 781	6886	27 870	532	—	10 611	31
10 480	10 743	10 638	2012	9138	2561	47 030	7355	46 060	—	—	1135	32
L. R. 232	331	L. R. 234	L. R. 234	5364	—	6495	279	3083	2164*	—	144	33

	II. Privatbahnen. (Forts.)	223	224	225	226	227	228	229		230	231	232
								(Forts.)		III. Finanz=		
		(Forts.) B. Ausgaben. 1) Für die Bahnverwaltung.								2) Für		
		Heizung der Wärter-lokale.	Grund-steuer, Feuerver-sicherung ꝛc.	Reinigen der Bahn vom Schnee.	Büreau-bedürfnisse, Druck-sachen und Formulare.	Sonstige Ausgaben	Zusammen	Durchschnittlich pro Meile	pro Kilometer Bahnlänge.	Besoldung der Betriebs-Beamten incl. Dienst-kleidung ꝛc.	Kosten Feuerung der Loke-motiven.	Kosten Schmieren der Maschinen und Tender
		Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.		Thlr.	Thlr.	Thlr.
34	Buschtêh-rader a. Kralup-Aladno	359	691	300	16	1815	48 508	*11 717*	*1555*	11 185	7995	2030
	b. Prag-Wejhybka	248	480	861	71	1253	43 337	*5809*	*771*	10 264	4305	1313
	c Pferde-Bahn											
35	Frankfurt-Hanauer	l. R. 241	1136	266	l. R. 244	2129*	18 497	*3388*	*450*	54 192*	16 994	2756*
36	Galizische Carl-Ludwig-B.	13 193*	l. R. 227	13 290	2756	40 916	350 865	*7495*	*995*	150 052	79 608	4284*
37	Glückstadt-Elmshorner	55	1098	6	8	4137*	21 348	*4744*	*629*	6400*	2958	364
38	Graz-Köflacher	422	1667	779	445	311	44 090	*8803*	*1102*	15 924	4131	1253
39	Hessische Ludwigs-E.	5862*	12 781	—	256	20 039*	149 420	*6126*	*813*	159 148	71 314	7520
40	Homburger	1356	2122	—	—	3537*	17 680	*7336*	*974*	14 411	6318	333
41	Kaiser Ferdinands Nordb.	5754	l. R. 253	25 310	12 160	27 195	938 878	*11 699*	*1552*	812 151	276 804	29 296
42	Kaiserin Elisabeth a. Lokom.-Bahn	—	l. R. 264	8880	5398	7046	784 418	*13 779*	*1829*	394 684	260 190	25 077*
	Kaiserin Elisabeth b. Pferde-Bahn	l. R. 226	l. R. 264 b. Hauptb.	1440*	348	—	50 122	*2886*	*383*	44 121*	—	—
43	Kirchheimer	—	—	—	—	—	*	—	—	—	—	—
44	Köln-Mindener (u. Gießener).	6762	4638	2588	3401	451 426	1 452 505*	*21 081**	*2799**	657 049	206 668	52 261
45	Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	4462	1074	1605	1686	136	190 910	*9637*	*1279*	71 882	40 450	10 912
46	Leipzig-Dresdener	1041	35 317*	2206	12 253	2876	353 285	*21 372*	*2838*	263 271	78 764	8949
47	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth).	100	737	—	—	1046	7813	*9766*	*1296*	5732	2409	970
48	Lübeck-Büchener (u. Hambg.)	1629	579	—	88	3107	68 312	*6992*	*928*	29 970	23 370	2058
49	Lüttich-Mastrichter	—	846	—	l. R. 251	9617*	27 093	*7019*	*932*	18 653	4178	1333
50	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	9627*	7052	—	767	13 968*	217 690	*11 244*	*1493*	104 021	81 124	8829
51	a. Magdeburg-Halberstädter	801	427	—	—	22 803	162 467	*13 898*	*1845*	96 455	64 627	5848
	b. Magdebg.-Wittenbergesche	1394	4614	l. R. 227	l. R. 227	12 573*	145 637	*10 184*	*1352*	35 410	30 482	3160
	c. Cöthen-Wegelebener	629	146	683	—	112	15 666	*2838*	*377*	10 175	12 068	547
52	Mecklenburgische	1197	910	4034	249	1626	98 771	*5126*	*680*	51 100	22 517	2221
53	Mohacs-Fünfkirchener	1202	379	783	42	3899	58 490	*7239*	*961*	18 739	12 443	3262
54	Neisse-Brieger	196	88	12	112	377	20 035	*3437**	*456**	9282	6304	725
55	Niederländische Rhein-E.	—	5190	—	l. R. 217—219	l. R. 217	168 161	*7236*	*961*	140 653	74 520	15 382
56	Niederschlesische Zweigbahn	276	308	89	1438	1579	38 638	*4067*	*540*	18 007	14 223	1411
57	a. Oesterreichische nördliche	—*	13 793*	13 242	12 272	591	669 760	*10 749*	*1427*	622 404	121 026	11 597*
	b. Oesterreich. südöstliche	—*	in Kol. 224 d. nördl. Linie.	25 482	14 449	8221	669 352	*7264*	*964*	661 687	189 414	13 667*
	c. Wien-Neu-Szönyer	—*		11 969	2116	2185	159 226	*7607*	*1010*	121 672	53 166	1718*
58	Oppeln-Tarnowitzer	293	132	133	115	1035	26 947	*2662*	*354*	15 726	7521	1313
59	a. Pfälzische Ludwigsbahn	9080	4689	—	1017	18 256	181 797	*8636*	*1146*	85 103	46 910	7206
	b. Pfälzische Maximiliansb.	1352	1119	—	120	5313	50 085	*5991*	*795*	37 673	13 495	1849
	c. Neustadt-Dürkheimer	—	224	—	52	172	3896	*1897*	*251*	2691	1752	148
60	Rheinische	3094	8540	—	2798	28 309*	468 384	*8154*	*1083*	277 847	123 450	20 604
61	a. Südbahn, Oesterreichische	—	—	75 129	26 903	—	1 055 162	*6028*	*800*	1 473 043	505 619	47 454
	b. Nordtiroler	—	420	430	525	905	43 571	*4469*	*593*	36 300	16 973	1385
	c. Venetianische u. Südtirol.	—	—	—	l. R. 253	1960	277 982	*3995*	*530*	360 685	83 045	13 537
62	Süd-Norddeutsche	—	8417	2202	362	1426	203 660	*7779*	*1033*	98 863	35 379	6043
63	Taunus-Bahn	559*	2761	120	183	643	35 891	*5341*	*709*	48 644	42 381*	4961
64	Theiß-Bahn	—*	24 169*	15 145	3539	8603	386 389	*4998*	*664*	244 570	127 706	6970*
65	Tilsit-Insterburger	451*	85	273	617	6	10 722	*1497*	*199*	4195	5449	581
66	a. Thüringische	2689	3736	10 181	1467	6791	404 353	*10 852*	*1441*	140 443	132 305	11 653
	b. Werra-E.	1608	1145	604	359	1262	120 095	*5305*	*704*	39 939	38 853	2566
67	a. Warschau-Wiener	32 537*	—	2166	5987	2228	285 102	*6144*	*816*	160 287	83 214	10 701
	b. Warschau-Bromberger	9283*	—	20	1085	1245	88 839	*4751*	*631*	47 644	16 162	1664

Ergebnisse.

die Transport-Verwaltung.

233	234	235	236	237	238	239				240	241	
der Transportkräfte:						Reparaturkosten				Ergänzung der Transportmittel, (d. h. soweit dies aus den laufenden Betriebs-Einnahmen und nicht aus dem Reserve- u. Fonds geschehen ist).	Heizung und Reinigung der Betriebs-Lokale.	
Putzen der Maschinen und Tender.	Schmieren der Wagen.	Reinigen der Wagen.	Beleuchtung der Züge.	Güterverladung.	Sonstige Kosten.	a. der Lokomotiven und Tender.	b. der Personenwagen.	c. der Lastwagen.	d. der sonstigen Transportmittel.			
Thlr.	Thlr.		Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	
1366	1054	333	1618	4621	3909	7759	533	3462	—	—	1101	34a
376	667	147	467	2167	5869*	4204	771	5799	779	—	916	- bc
l. R. 230 u. 232	463*	l. R. 230	l. R. 241	l. R. 230	6582*	10 559	4137	l. R. 239b	l. R. 239b	—	5417*	35
12 089*	12 840*	16 629*	l. R. 232 u. 23	11 215*	12 666	78 966	21 542	79 854	1429	—	in Rel. 244	36
305	l. R. 230	l. R. 230	l. R. 230	248	1925	2890	365	1390	—	—	" " 230	37
506	387	418	122	11 830*	—	4281	504	4883	2	—	679	38
16 481	1124*	4417	2595	39 688	28 163*	30 121	9446	12 444	100	—	17 241*	39
1074	103	578	l. R. 241	1221	269	4821	l. R. 239c	2850	—	—	1241	40
26 087	21 133	16 707	10 135	174 308	66 212	345 408	59 803	251 199	l. R. 139a—c	—	18 397	41
l. R. 232	11 520*	l. R. 234	4505*	89 858	24 274*	107 466	36 595	90 094	l. R. 239c	—	24 417	42a
—	1314	—	—	8981	79 314*	—	909	10 965	—	924*	in Rel. 238	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	43
57 215	27 538	12 822	14 642	123 204	103 304	271 654*	l. R. 239c	364 585*	89 854*	—	36 269	44
l. R. 232	3436	l. R. 234	1940	10 614	11 965	49 184	7257	18 240	436	32 661	5676	45
" " 232	3063	" " 234	16 772*	l. R. 230	—	37 955	l. R. 239c	58 806	—	103 510	7864	46
—*	757	209	100	—	—	2632	2446	—	—	11 474*	190	47
2451	485	9617*	3595	31 134	4573	11 307	5008	7959	—	—	1802	48
l. R. 232	l. R. 232	l. R. 232	802	l. R. 230	—	5078	l. R. 239c	2835	—	—	257	49
10 230	8321	45 961	8430	85 783	3746	53 233	20 605	33 265	—	—	767	50
5742	6941	953	3584	11 361	6252	38 347	14 196	27 332	l. R. 239c	—	—	51a
6302	3890	1408	1567	l. R. 230	2931	20 504	3136	13 403	" " 239c	—	in Rel. 227	- b
620	1512	l. R. 234	54	8790	1001	7646	l. R. 239c	2448	—	414	942	- c
529	766	7	1090	3126	615	19 103	7975	12 335	—	—	3681	52
881	4233	233	203	17 252	3507*	8196	568	12 767	3	—	501	53
878	1399*	l. R. 234	339	1193	593	4051	l. R. 239c	2103	330	—	374	54
l. R. 232	11 288	" " 232	1131	113 730*	15 473	74 143	39 860	65 676	—	—	715	55
1569	237	392	514	6046*	—	4385	1289	3668	—	—	335	56
in Rel. 232	17 089*	10 152	12 267	53 269	13 145	207 585	53 107	204 477	115	—	24 723	57a
	21 118*	13 068	11 268	52 533	11 471	185 051	35 927	266 173	421	—	23 045	- b
	1537*	2554	1521	12 490	9367	42 613	2350	48 128	122	—	5787	- c
984	486	50	379	5671*	1640	6907	567	5987	718	—	141	58
12 530	6545	4110	3155	31 000*	—	30 444	10 465	43 991	726	—	8533	59a
4125	960	1375	1167	8952*	—	8819	3180	14 000	—	—	2315	- b
115	124	50	32	—	—	1010	315	—	—	—	170	- c
29 947	12 889	4085	6727	89 685*	40 781*	85 220	14 409	31 457	—	—	40 333	60
l. R. 230	32 289	l. R. 230	11 461	214 153	19 698	260 042	110 713	110 540	l. R. 239c	—	52 588	61a
490	1102	290	172	8920	2957	4230	1136	2364	150	—	1550	- b
in Rel. 232 entf.	2441	l. R. 234	12 835*	—	4398	75 283	21 690	23 210	l. R. 239c	—	1914	- c
	l. R. 232	" " 232	3192	13 641	5015	44 217	11 848	51 046	346	—	4314*	62
	4108	" " 234	796	11 150	6517	8591	l. R. 239c	13 229	1242	—	3796	63
	21 449	" " 234	2017	7651	21 027	54 522	25 934	51 644	—	—	5107	64
505	413	766	l. R. 241	419	637	452	l. R. 239c	340	181	—	735	65
17 680	2331	4226	3520	106 205*	31 557	122 112*	30 388*	78 831*	—	—	23 836*	66a
5524	436	243	1467	20 872*	13 530	36 126*	in Rel. 239c	15 526	—	—	5272*	- b
10 932	12 927	634	2309	9707	6329	105 550		97 764	—	—	in Rel. 223	67a
2601	2178	76	451	484	328	17 265		17 521	737	—	" " 223	- b

		242	243	244	245	246	247		248	249	250	251
									(Forts.) **III. Finanz-**			
		(Forts.) B. **Ausgaben.** 2. Für die Transport-Verwaltung.							3. Für die allge-			
	I. Staatsbahnen.	Wagenmiethe (u. Konventionalstrafen).	Entschädigungen im Güterverkehre.	Drucksachen u. Büreaubedürfnisse.	Sonstige Ausgaben.	Zusammen.	Durchschnittlich a. pro Nutzmeile.	Durchschnittlich b. pro Achsmeile.	Besoldung ꝛc. der Verwaltungs-Vorstände ꝛc.	Besoldung der Büreau- u. Kassen-Beamten.	Gerichtskosten, Stempel, Porto und Inserate.	Drucksachen, Schreibmaterialien u. sonstige Büreaubedürfnisse.
		Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Sgr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.
1	Badische	67 748	21 940	25 591	45 735	1 411 881	3,19	3,25	1583	31 120	512	6337
2	Bayerische (u. gepacht. Zwgb.)	in Kol. 256	11 108	39 814	11 482	2 936 419	2,98	1,90	in Kol. 249	40 233	64	14 893
3	Braunschweigische	" " 245	100	10 862	26 492*	555 422	2,77	1,91	7150	63 836	—	4290
4	Hannoversche	10 656*	8379	24 121	31 425	1 873 914	2,89	2,09	in Kol. 249	146 663	11 332	36 231
5	Main-Neckar	25 331	665	8584	1298	339 516	4,12	4,32	13 739	in Kol. 248	—	2490
6	Main-Weser	61 740	1115	8168	24 821*	521 993	3,71	2,75	6659	34 147	195	5845
7	Nassauische	18 258	149	6357	12 905	258 337	1,76	2,03	3948	9321	144	798
8	Preuß. a. Niederschles.-Märk. b. Schles.-Gebirgsb.	407 059	1924	32 108	18 405	1 817 292	3,77	1,83	6192	71 458	331	8401
9	" Ostbahn	78 323	3717	18 347	117 015	1 590 609	3,06	2,59	23 177	88 538	8926	in Kol. 250
10	" Saarbrücker (u. Trier)	98 628	81	5160	5939	516 821	3,46	3,01	2948	27 241	1953	2779
11	" Westfälische	63 173	152	6072	15 683	459 834	3,60	2,56	5691	26 870	179	2557
12	Sächsische östliche	79 642	533	8625	51 067	658 510	3,94	2,04	in Kol. 249	33 349	326	3761
13	Sächsische westliche	112 455	990	17 088	66 746	1 096 995	2,62	1,33	" " 249	43 489	167	3692
14	Württembergische	88 009	200	19 498	20 835	1 342 878	3,16	3,07	7289	27 528	146	5394
	II. Privatbahnen											
	a) unter Staatsverwaltg.											
15	Aach-Düss. a. Aach.-Düssel.	15 081	1507	4371	5820	174 309	2,59	2,4	3941	17 033	1066	1829
	Ruhrorter b. Ruhrort-Crf.	8085	1052	2362	8785	119 950	3,35	2,35	2072	9199	809	855
16	Bergisch-Märkische	69 841	2292	22 725	76 640	1 138 252	3,66	2,44	in Kolonne 249	78 577	2343	7701
17	a. Löbau-Zittauer	11 567	9	852	1617	69 991	4,33	2,39		2838	140	24
	b. Zittau-Reichenberger	7656	80	1391	2792	64 094	4,81	3,21		2334	5	433
18	a. Oberschlesische	241 539	9139	10 365	72 348	1 027 746	3,33	1,42	8632	33 138	285	4502
	b. Breslau-Posen-Glogauer	60 645	2761	3131	8101	288 619	2,60	1,59	5071	28 750	239	3780
19	Stargard-Posener	57 132	3547	2340	4654	233 402	3,45	2,18	1785	15 462	96	4050
20	Rhein-Nahe-E.	74 666	367	3805	5344	283 312	2,52	2,36	6380	22 148	576	4092
21	Wilhelms-Bahn	15 670	3198	2549	25 363	149 736	2,36	1,81	3400	11 525	61	2915
	b) in Privatverwaltung.											
22	Aachen-Mastrichter	18 011	263	2632	8790	170 400	3,43	4,11	—	4638	343	283
23	Alberts-Bahn	4053	59	382	6392	93 467	2,55	3,01	1940	2886	513	678
24	Altona-Kieler	17 338	215	6460	7708	249 433	3,29	3,01	5983	13 982	863	2092
25	Aussig-Teplitzer	8289	in Kol. 243	312	5533	78 456	6,16	4,93	in Kol. 249	14 811	1208	2799
26	Bayerische Ostbahnen	—	189	12 355	129 336*	685 539	1,92	1,91	7011	31 578	71	11 133
27	Berlin-Anhaltische	59 599	2758*	15 461	7005*	736 613	3,52	2,47	28 396	34 606	970	6850
28	a. Berlin-Hamburger	41 184	4248	10 222	40 293*	1 155 648	4,44	2,79	13 701	34 334	403	5206
	b. Hamburg-Bergedorfer	—	—	—	—	88 263	—	—	—	—	—	—
29	Berlin-Potsdam-Magdebg.	98 887	711	2084	19 504	568 425	3,69	2,44	in Kol. 249	40 903	372	4441
30	Berlin-Stettiner a. Stammbahn	31 033*	251	6032	21 751*	472 707	3,55	2,57	3568	16 797	219	1252
	Berlin-Stettiner b. Hinterpommer.	11 557*	93	2247	8101*	176 792	2,30	2,75	3618	17 028	223	1269
	Berlin-Stettiner c. Vorpommersche	14 863*	120	2889	10 418*	237 244	2,63	2,89	4835	22 756	297	1697
31	Böhmische Westbahn	10 843	6	2151	5255*	214 850	2,30	2,57	22 032	34 667	3807	4139
32	Breslau-Schweidnitz-Freibg.	29 598	282	4240	19 435	334 716	2,47	2,11	in Kol. 249	21 586	626	1251
33	Brünn-Rossitzer	3176	20	686	510	40 816	7,39	4,83	—	—	11 032*	202

252	253	254	255		256	257	258			259			260	

Ergebnisse.

meine Verwaltung.					(Forts.) B. Ausgaben.									
			Durchschnittlich				Durchschnittlich			Von den Ausgaben (excl. Kol. 256) kommen				
							a.		b.	a.	b.	c.		
Heizung, Reinigung u. Beleuchtung des Verwaltungs-Gebäudes.	Sonstige Ausgaben	Zusammen.	pro Meile Bahnlänge.	pro Kilometer Bahnlänge.	Zins für gepachtete Bahnstrecken.	Summe aller Ausgaben.	pro Meile Bahnlänge.	pro Kilometer Bahnlänge.	pro Nutzmeile	auf die Bahn- Verwaltung.	auf die Transport- Verwaltung.	auf die allgemeine Verwaltung.	Sämmtliche Ausgaben betragen Procente der Brutto-Einnahme.	
Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.		Thlr.	Thlr.	Thlr.		Thlr.	Proc.	Proc.	Proc.		
1714	7378	48 644	*652*	*87*	—	2 115 375	*28 383*	*3768*	*4,77*	30,26	66,75	2,29	48,88	1
1281	5016	61 487	*331*	*44*	692 452*	5 161 838*	*27 764*	*3686*	*5,23*	32,02	65,70	1,38	52,28	2
in Kol. 251	8537	83 813	*2953*	*392*	—	1 085 584	*38 252*	*5079*	*5,42*	41,12	51,16	7,72	48,38	3
» 251	12 318	206 544	*1722*	*229*	—	3 041 843*	*25 361*	*3367*	*4,69*	31,60	61,61	6,79	47,05	4
—	585	16 814	*1447*	*192*	—	522 798	*44 991*	*5973*	*6,34*	31,84	64,94	3,22	52,17	5
1950	1696	50 492	*1899*	*252*	—	961 906	*36 176*	*4803*	*6,83*	40,48	54,27	5,25	49,74	6
2499	523	17 228	*687*	*91*	—	382 144	*15 237*	*2023*	*2,61*	27,89	67,60	4,51	41,45	7
1602	9321	97 305	*1771*	*235*	—	2 577 018	*46 915*	*6229*	*5 34*	25,70	70,52	3,78	37,43	8
3481	15 554	139 676	*1277*	*169*	—	2 864 532	*26 200*	*3479*	*6,24*	39,60	55,53	4,87	53,79	9
648	7913	43 482	*2259*	*300*	45 965	880 781	*45 755*	*6075*	*5,99*	32,58	61,31	5,31	54,73	10
1260	8993	45 550	*1390*	*184*	—	807 577	*24 646*	*3272*	*6,33*	37,42	56,94	5,64	61,39	11
1444	2620	41 500	*1614*	*214*	27 046	909 747	*35 371*	*4696*	*5,44*	20,70	74,60	4,70	41,60	12
1425	6326	55 099	*1084*	*144*	74 966	1 971 391	*38 776*	*5148*	*4,71*	39,25	57,95	2,90	40,11	13
1650	6206	48 213	*654*	*87*	—*	2 117 595	*28 740*	*3816*	*4,98*	34,31	63,41	2,28	52,36	14
398	4837	29 104	*2546*	*338*	—	285 223	*24 954*	*3313*	*4,25*	28,69	61,11	10,20	36,43	15a
214	4378	17 527	*3129*	*416*	—	186 626	*33 320*	*4424*	*5,21*	26,34	64,27	9,39	36,23	- b
1014	60 153	149 788	*3111*	*413*	—	1 942 510	*40 343*	*5356*	*5,20*	33,69	58,60	7,71	38,70	16
in Kol. 253	3600	6602	*1464*	*194*	—	138 758	*30 767*	*4085*	*8,56*	44,80	50,44	4,76	83,28	17a
42	222	3036	*855*	*114*	—	103 967	*29 287*	*3888*	*7,90*	35,43	61,65	2,92	80,44	- b
515	7511	54 583	*1602*	*212*	—	1 485 933	*43 627*	*5792*	*4,81*	27,16	69,17	3,67	31,20	18a
431	6379	44 650	*1601*	*213*	—	516 440	*18 550*	*2463*	*4,63*	35,47	55,58	8,65	40,79	- b
in Kol. 251	5627	27 020	*1194*	*158*	—	387 584	*17 127*	*2274*	*5,73*	32,41	60,22	6,37	45,44	19
564	5401	39 164	*2445*	*325*	—	489 875*	*30 579*	*4060*	*4,88*	34,17	57,83	8,00	57,36	20
in Kol. 251	9792	27 693	*1180*	*157*	5446	277 135	*11 813*	*1568*	*4,74*	34,70	55,11	10,19	38,37	21
248	468	5980	*482*	*64*	42 963	303 806	*24 501*	*3253*	*6,11*	32,38	65,33	2,29	84,52	22
148	293	6458	*1264*	*168*	—	138 363	*27 077*	*3595*	*3,77*	27,78	67,55	4,67	48,87	23
554	6420	29 894	*1599*	*212*	—	440 316*	*23 546**	*3126*	*5,79*	36,56	56,65	6,79	50,87*	24
290	263	19 371	*5502*	*730*	—	129 694	*36 845*	*4892*	*10,19*	24,57	60,49	14,94	39,70	25
1277	14 001*	65 071	*828*	*110*	—	1 171 411*	*14 904*	*1979*	*3,21*	35,92	58,52	5,56	37,73	26
i. K. 236 u. 241	3140	73 962	*1505*	*200*	—	1 193 366	*24 285*	*3224*	*5,70*	32,08	61,73	6,19	37,71	27
3013	10 107	66 761	*1681*	*223*	137 728*	1 848 192	*46 530*	*6178*	*7,10*	28,53	67,57	3,90	54,68	28a
—	—	3973	*1901*	*252*	—	129 511	*61 967*	*8227*	—	28,78	68,15	3,07	40,44	- b
in Kol. 251	2813	48 529	*2484*	*330*	—	986 082*	*50 465*	*6700*	*6,40*	37,43	57,65	4,92	40,54	29
440	2655	24 931	*1109*	*147*	—	767 051	*34 106*	*4528*	*5,77*	35,12	61,63	3,25	45,84	30a
446	4273	26 857	*1178*	*156*	—	311 399	*13 658*	*1813*	*4,40*	34,60	56,77	8,63	76,47	- b
596	5710	35 891	*1178*	*156*	—	485 190	*15 924*	*2114*	*5,42*	43,71	48,90	7,39	85,47	- c
3567	282	68 494	*2569*	*341*	21 149	441 669	*16 567*	*2199*	*5,14*	32,62	51,09	16,29	37,58	31
i. K. 241 u. 245	5939	29 402	*1284*	*170*	—	559 669	*24 445*	*3245*	*4,14*	34,94	59,81	5,25	38,29	32
—	2299*	13 533	*3609*	*479*	—	99 161	*26 443*	*3511*	*17,96*	45,20	41,16	13,64	50,34	33

		242	243	244	245	246	247		248	249	250	251
									(Forts.) **III. Finanz-**			
		(Forts.) B. **Ausgaben.** 2. Für die Transport-Verwaltung.							3. Für die allge-			
	II. Privatbahnen. (Forts.)	Wagenmiethe (u. Konventionalstrafen). Thlr.	Entschädigungen im Güterverkehre. Thlr.	Drucksachen u. Büreaubedürfnisse. Thlr.	Sonstige Ausgaben. Thlr.	Zusammen. Thlr.	Durchschnittlich a. pro Nutzmeile. Thlr.	b. pro Achsmeile. Sgr.	Besoldung ꝛc. der Verwaltungs-Vorstände ꝛc. Thlr.	Besoldung der Büreau- u. Kassen-Beamten. Thlr.	Gerichtskosten, Stempel, Porto und Inserate. Thlr.	Drucksachen, Schreibmaterialien u. sonstige Büreaubedürfnisse. Thlr.
34	Buschtěhrader a. Kralup-Kladno	22 303	—	717	2230	72 216	—	—	—	6557	762	1778
	b. Prag-Wejhybka	}	—	702	2490	41 236	—	—	—	2810	332	569
	c. Pferde-Bahn											
35	Frankfurt-Hanauer	8308*	100	3442	1327	114 277	3,25	2,80	in Kol. 249	5181	47	137
36	Galizische Carl-Ludwig-B.	31 800	59	22 724	23 958*	559 715	4,59	2,37	33 334	69 954	6572	2736
37	Glückstadt-Elmshorner	227	—	in Kol. 230	—	17 072	2,05	2,81	1414	1773*	485	238
38	Graz-Köflacher	8812	—	1235	863	55 830	3,34	3,74	1500	6481	186	1493
39	Hessische Ludwigs-E.	31 209*	12 292*	17 069	7198*	467 570	2,56	2,44	in Kol. 249	18 993	3684	1158
40	Homburger	531	1	966	300	35 017	2,32	1,02	1971	1427	732	392
41	Kaiser Ferdinands Nordb.	60 074	2537	23 026	150 912	2 344 189	3,04	2,29	15 667	161 125*	15 474	11 216
42	Kaiserin Elisabeth a. Lokom.-Bahn	—	in Kol. 245	24 812	8924	1 102 425	3,94	3,29	57 600	106 982	in Kol. 251	20 933
	b. Pferde-Bahn	—	—	1351	1319*	149 198	—	—	1652	—	—	1365
43	Kirchheimer	—	—	—	—	—*	—	—	—	—	—	—
44	Köln-Mindener (u. Gießener)	440 425	2071	22 297	140 668*	2 622 526*	3,61*	2,31	—*	68 902	3011	11 279
45	Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	66 482	375	4218	3183	338 911	3,24	2,71	4085	13 770	466	597
46	Leipzig-Dresdener	104 922	833	—	77 381*	762 090	4,50	2,67	in Kol. 249	33 810	1380	1082
47	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	—	—	—	363	27 282	3,33	5,21	—	513	116	220
48	Lübeck-Büchener (u. Hambrg.)	5043	200	2102	2999	143 673	4,66	3,45	2600	6479	1262	756
49	Lüttich-Mastrichter	—	121	in Kol. 251	10 488*	43 745	1,93	4,57	in Kol. 249	8683	302	5192
50	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	37 198	4295	7987	8462	522 257 / 66 105*	3,81	2,48	13 500	20 739	1012	5123
51	a. Magdeburg-Halberstädter	69 187	311	2008	18 069	371 213	4,07	2,66	in Kol. 249	31 821	369	1955
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	—	84	1092	4340	127 709	2,33	1,93	8023	in Kol. 248	in Kol. 252	in Kol. 251
	c. Cöthen-Wegelebener	889	28	161	239	47 534	2,99	3,64	1500	2662	79	80
52	Mecklenburgische	—	171	2949	8968	137 153	2,13	2,33	9823	9443	341	1445
53	Mohacs-Fünfkirchener	—	2	525	69	83 384	5,41	2,76	3433	3706	1441	268
54	Neisse-Brieger	5300	1162	852	89	34 974	2,40	2,29	—	6019	482	297
55	Niederländische Rhein-E.	20 716	in Kol. 237	8000	1327	582 614	3,02	3,11	20 589	21 253	2567	519
56	Niederschlesische Zweigbahn	12 345	76	1382	632	66 511	2,39	2,21	2150	6333	125	657
57	a Oesterreichische nördliche	—*	—*	6361	25 917	1 383 234	4,11	2,33	in Kol. 249	48 896	2302*	10 000
	b. Oesterreich. südöstliche	—*	—*	6928	27 552	1 519 323	4,45	2,05		52 896	i. K. 250 d. nördl. Linie	10 666
	c. Wien-Neu-Szönyer	—*	—*	1007	4577	308 609	6,49	3,53		13 829		185
58	Oppeln-Tarnowitzer	2864	4	1079	2243	54 280	2,27	2,19	2817	4044	221	969
59	a. Pfälzische Ludwigsbahn	—	in Kol. 245	10 094	80 609*	381 421	1,96	1,45	4124	16 452	1012	4589
	b. Pfälzische Maximiliansb.	—	—	3146	23 661*	124 708	2,06	2,34	1638	6534	in Kol. 251	1862
	c. Neustadt-Dürkheimer	—	—	157	22	6598	2,16	3,06	in Kol. 249	783	104	93
60	Rheinische	25 615	401*	22 119	2944	829 113	1,99	2,06	7010	45 604	4290	7652
61	a Südbahn, Oesterreichische	—	in Kol. 253	31 882	—	2 869 482	3,53	2,62	in Kol. 249	119 698	in Kol. 251	6059
	b. Nordtiroler	1431	—	1380	1547	82 377	4,92	4,31	8740	6407	735	360
	c. Venetianische u. Südtirol	20 392	—	in Kol. 245	37 304	656 754	2,39	2,65	in Kol. 249	68 442	in Kol. 253	in Kol. 253
62	Süd-Norddeutsche	853	—	6507	7659	288 923	3,49	3,64	8800	32 525	20 933	4769
63	Taunus-Bahn	2313	2427*	6154	1148	157 457	3,42	3,18	in Kol. 249	10 826	172	809
64	Theiß-Bahn	—	—	13 334	9892	591 823	5,12	2,77		27 472	in Kol. 251	2240
65	Tilsit-Insterburger	255	34	1224	245	18 435	1,77	2,02		2854	133	1315
66	a. Thüringische	93 725	3072	15 781	22 062	839 727	3,57	2,63	4329	24 476	1795	2862
	b. Werra-E.	25 392	1497	3969	6202	217 414	3,62	3,17	4153	13 077	946	1820
67	a. Warschau-Wiener	116 884	6961	7404	14 392	645 995	3,41	1,97	43 244	40 855	36 205	7835
	b Warschau-Bromberger	18 352	1050	1647	12 927	141 087	3,13	2,63	in Kol. 249	39 980	3812	1779

252	253	254	255		256	257	258			259			260	

Ergebnisse.

meine Verwaltung. | (Forts.) B. **Ausgaben.**

Heizung, Reinigung u. Beleuchtung des Verwaltungs-Gebäudes.	Sonstige Ausgaben	Zusammen.	Durchschnittlich pro Meile Bahnlänge.	pro Kilometer Bahnlänge.	Zins für gepachtete Bahnstrecken.	Summe aller Ausgaben.	Durchschnittlich a. pro Meile Bahnlänge.	a. pro Kilometer Bahnlänge.	b. pro Nutzmeile	Von den Ausgaben (excl. Kol. 256) kommen a. auf die Bahn-	b. auf die Transport-Verwaltung.	c. auf die allgemeine	Sämmtliche Ausgaben betragen Procente der Brutto-Einnahme.	
Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.		Thlr.	Thlr.	Thlr.		Thlr.	Proc.	Proc.	Proc.		
369	5590	15 056	*3637*	*483*	—	135 780	*32 797*	*4355*	—	35,72	53,18	11,09	40,57	34a
158	2468	6337	*849*	*113*		90 910	*12 186*	*1618*	—	47,67	45,36	6,97	56,73	- b c
in Kol. 241	683	6048	*1108*	*147*	17 320	156 142	*28 597*	*3797*	*4,44*	13,32*	82,32*	4,36	52,49	35
12 907	20 684	146 187	*3123*	*415*	--	1 056 767	*22 576*	*2998*	*8,67*	33,20	52,96	13,84	48,28	36
44	594	4548	*1011*	*134*	-	42 968	*9548*	*1268*	*5,17*	49,68	39,72	10,59	63,65	37
1086	1183*	11 929	*2246*	*298*	—	111 849	*21 064*	*2796*	*7,08*	39,42	49,91	10,67	42,03	38
1226	4543*	29 604	*1213*	*161*	-	646 594	*26 510*	*3520*	*3,54*	23,11	72,31	4,58	38,12	39
in Kol. 241	2043	6565	*2724*	*362*	-	59 262	*24 590*	*3265*	*3,02*	29,83	59,09	11,08	39,43	40
3212	25 675	232 369	*2892*	*384*	—	3 515 436	*43 757*	*5809*	*7,33*	26,71	66,68	6,61	33,30	41
in Kol. 241	20 590	206 105	*3620*	*481*	—	2 092 948	*36 763*	*4881*	*7,48*	37,48	52,67	9,85	53,0	42a
—	3490	6507	*375*	*50*	--	205 827	*11 849*	*1573*	—	24,33	72,49	3,16	95,41	- b
--	—	— *	—	—		—*	—	—	—	—	—	—	—	43
1855	91 266*	176 313	*2559*	*340*		4 251 344*	*61 703**	*8192*	*5,95*	34,16	61,70	4,14	42,63	44
628	7864	27 410	*1384*	*184*	11 806	569 037	*28 725*	*3814*	*5,44*	34,26	60,82	4,92	53,54	45
—	2591	38 863	*2351*	*312*		1 154 238	*69 827*	*9271*	*7,30*	30,61	66,03	3,36	45,41	46
117	626	1592	*1990*	*264*	-	36 687	*45 859*	*6084*	*4,34*	21,30	74,36	4,34	60,14	47
736	886	12 719	*1302*	*173*	-	224 704	*23 000*	*3054*	*7,29*	30,40	63,94	5,66	56,54	48
262	1781	16 220	*4202*	*558*		87 058	*22 554*	*2994*	*3,98*	31,12	50,25	18,63	65,70	49
1520	17 081	58 975	*3046*	*404*	70 564	935 594	*48 326*	*6416*	*6,82*	27,25	65,37	7,38	41,77	50
1011	3714	38 870	*3325*	*441*	-	572 550	*48 978*	*6503*	*6,28*	28,38	64,83	6,79	43,27	51a
2457	144	10 624	*743*	*99*	-	283 970	*19 858*	*2637*	*5,15*	51,29	44,97	3,74	49,63	- b
179	268	4768	*864*	*115*	--	67 968	*12 313*	*1635*	*4,27*	23,03	69,94	7,01	56,42	- c
514	5855	27 421	*1423*	*189*	-	263 345	*13 666*	*1814*	*4,13*	37,51	52,08	10,41	46,73	52
190	380	9418	*1166*	*155*	-	151 292	*18 724*	*2486*	*9,81*	38,66	55,11	6,23	34,77	53
91	618	7507	*1215*	*161*	1456*	63 972	*10 351*	*1374*	*4,40*	32,05	55,94	12,01	41,17	54
1014	5916	51 858	*2231*	*296*	38 000	840 633	*36 176*	*4803*	*4,36*	20,93	72,59	6,46	38,62	55
630	123	10 018	*1055*	*140*	--	115 167	*12 123*	*1610*	*4,49*	33,55	57,75	8,70	43,15	56
940*	14 666*	76 804	*1233*	*164*	--	2 129 798	*34 181*	*4538*	*6,33*	31,45	64,95	3,60	37,22	57a
i. K. 252	19 357*	82 919	*900*	*119*	--	2 271 594	*24 651*	*3273*	*6,66*	29,47	66,58	3,63	36,46	- b
b nördl. Linie	3712*	17 724	*847*	*112*	—	485 539	*23 199*	*3080*	*10,21*	32,80	63,55	3,65	54,59	- c
355	760	9166	*906*	*120*	—	90 393	*8932*	*1186*	*3,79*	29,91	60,05	10,14	43,26	58
535	5432	32 144	*1527*	*202*	—	595 362	*28 283*	*3753*	*3,07*	30,54	64,06	5,40	38,48	59a
460	2127	12 621	*1510*	*200*	—	187 414	*22 418*	*2976*	*3,10*	26,72	66,54	6,74	59,17	- b
140	93	1216	559	78	—	11 710	3671	753	3,03	33,28	56,31	10,39	49,15	- c
4900	21 280*	90 736	*1580*	*210*	.*	1 388 233	*24 168*	*3209*	*3,32*	33,74	59,73	6,53	30,78	60
in Kol. 251	78 212	203 969	*1165*	*155*	--	4 128 613	*23 585*	*3131*	*5,05*	25,55	69,51	4,94	33,75	61a
390	340	16 972	*1741*	*231*	—	142 920	*14 658*	*1946*	*8,52*	30,49	57,62	11,88	51,63	- b
in Kol. 253	45 963	114 405	*1644*	*218*	—	1 049 141	*15 076*	*2002*	*4,49*	26,50	62,60	10,90	38,50	- c
666	9923	77 616	*2964*	*394*	—	570 199	*21 780*	*2892*	*6,59*	35,71	50,67	13,62	67,85	62
in Kol. 241	675	12 482	*1857*	*246*	—	205 830	*30 629*	*4066*	*4,47*	17,44	76,49	6,07	45,71	63
1538	20 110*	51 360	*664*	*88*	--	1 029 572	*13 318*	*1768*	*8,91*	37,52	57,49	4,99	49,17	64
in Kol. 241	295	4560	637	85	-	31 717	4430	589	3,41	33,80	51,82	14,38	72,37	65
425	16 897*	50 784	*1363*	*181*	—	1 294 864	*34 752*	*4614*	*5,51*	31,23	64,85	3,92	44,18	66a
859	3429	24 284	*1072*	*142*	63 429	425 222	*18 782*	*2494*	*7,07*	33,19	60,09	6,72	64,94	- b
881	3162	132 182	*2848*	*378*	—	1 063 279	*22 915*	*3042*	*5,63*	26,81	60,76	12,43	53,68	67a
168	11 211	56 950	*3045*	*404*	--	286 876	*15 341*	*2037*	*6,37*	30,96	49,19	19,85	57,69	- b

		261			262	263		264	265	
									(Forts.) **III. Finanz=**	
					C. Ueberschuß.					
		Der Ueberschuß beträgt:						Verwendung		
	I. Staatsbahnen.	**a.** überhaupt. Thlr.	**b.** pro Meile Thlr.	pro Kilometer Bahnlänge.	**c.** Procente des Gesammt-Anlage-Kapitals.	Außerdem Bestand aus dem Vorjahre. Thlr.	**a.** zur Verzinsung der Anleihen. Thlr.	**b.** zur Amortisation	zur Eisenbahn-Steuer. Thlr.	**a.** zu Zinsen und Dividenden für die Stamm-Actien. Proc.	**b.** Thlr.
1	Badische	2 211 564	29 673	3940	4,99	—	—	—	—	—	—
2	Bayerische (u. gepcht. Zwgb.)	4 711 758*	25 343	3365	5,446*	—	—	—	—	—	—
3	Braunschweigische	1 130 690	39 841	5290	13,37	736 236	—*	—	—	—	—
4	Hannoversche	3 420 132	28 515	3786	6,19	—	—*	—	—	—	—
5	Main-Neckar	479 330	41 250	5477	6,62	—	—	—	—	—	—
6	Main-Weser	971 783	36 546	4852	6,08	—	—	—	—	—	—
7	Nassauische	539 817	21 524	2858	2,97	—	—	—	—	—	—
8	Preuß. a. Niederschles.-Märk. b. Schles. Gebirgsb.	4 307 731	78 422	10 412	12,79	—	576 680	84 775	—	4*	388 586
9	" Ostbahn	2 460 805	22 508	2988	5,31	—	—	—	—	—	—
10	" Saarbrücker (u. Trier)	728 488	37 843	5024	5,08	—	—	—	—	—	—
11	" Westfälische	507 831	15 500	2058	3,19	—	—	—	—	—	—
12	Sächsische östliche	1 277 199	49 658	6593	7,11	—	—	—	—	—	—
13	Sächsische westliche	2 943 977	57 907	7688	7,71	—	—	—	—	—	—
14	Württembergische	1 888 123	25 626	3402	4,44*	—	—	—	—	—	—
	II. Privatbahnen										
	a) unter Staatsverwaltg.										
15	Aach.-Düss. a. Aach.-Düssel	497 689	43 542	5781	6,33	161	140 067	28 600	5868	4 4/10	191 334
	Ruhrorter b. Ruhrort-Crf.	328 426	58 637	7785	8,37	331	82 953	15 000	8813	7 1/12	106 250
16	Bergisch-Märkische	3 076 531	63 895	8483	8,62	—	1 062 426	60 492	148 750	9	1 260 000
17	a. Löbau-Zittauer	27 846	6174	820	1,03	—	8440	6000	—	—	—
	b. Zittau-Reichenberger	25 280	7121	945	0,70	—	—	—	—	—	—
18	a. Oberschlesische	3 276 940	96 211	12 774	18,09	1395	335 969*	69 125	215 073	11 3/5	1 452 500
	b. Breslau-Posen-Glogauer	749 712	26 929	3575	6,17	—	468 802	49 910	—	—	—
19	Stargard-Posener	465 271	20 560	2729	7,04	19	64 142	16 111	6579	4 1/2	225 000
20	Rhein-Nahe-E.	364 150	22 730	3018	2,26	—	362 520*	1630*	—	—	—
21	Wilhelms-Bahn	445 173	18 976	2519	5,10	—	252 553	30 080	—	2 1/2	54 000
	b) in Privatverwaltung.										
22	Aachen-Mastrichter	54 365	4384	582	0,98	—	54 365	—	—	—	—
23	Alberts-Bahn	144 762	28 329	3762	5,422	3375	65 513	9800	—	6,5	58 500
24	Altona-Kieler	425 226*	22 739	3019	8,19	—	68 303*	—	—	10	307 500
25	Aussig-Teplitzer	197 116	55 999	7435	8,37	—	39 511	2500	15 944*	9	121 832
26	Bayerische Ostbahnen	1 932 968*	24 592	3265	—*	—	—	—	—	5 3/4	1 547 142
27	Berlin-Anhaltische	1 968 708	40 063	5319	12,70	2721	307 500	42 500	175 313	13	1 105 000
28	a. Berlin-Hamburger	1 531 598	38 560	5119	10,97	—	325 408	117 500	—*	9,125*	730 000
	b. Hamburg-Bergedorfer	190 712	91 250	12 115	8,30	1560	28 066*	3813*	7871*	9 1/2	152 111*
29	Berlin-Potsdam-Magdebg.	1 446 337*	74 019	9827	9,41	165 397	355 218	75 700	140 625	16	800 000
30	Berlin-Stettiner a. Stammbahn	906 340	40 300	5351	9,33	3211	31 730	8271	60 454	8	592 080
	Berlin-Stettiner b. Hinterpommer.	93 710	1110	546	1,01	—	14 138	—	—	—	—
	Berlin-Stettiner c. Vorpommersche	82 516	2708	360	0,92	—	—*	—	—	—	—
31	Böhmische Westbahn	733 671	27 519	3654	4,385	—	721 438*	—*	12 233*	—*	—*
32	Breslau-Schweidnitz-Freib.	898 196	39 231	5209	9,46	4129	167 495	20 000	54 188	9	459 000
33	Brünn-Rossitzer	97 625	26 033	3456	5,46	—	19 541	1605	—	—	—

Ergebnisse.

(Forts.) C. **Ueberschuß.**

des Ueberschusses (incl. Kol. 262).

266	267	268				269	
zur Einlage		a.		b.			
a. in den Reserve-Fonds. Thlr.	b. in den Erneuerungs-fonds. Thlr.	Zuschuß zum Pensions-fonds. Thlr.	zu sonstigen Zwecken:	Thlr.		Thlr.	auf die nächste Rechnung übertragen. Thlr.	
—	—	in Kol. 227	. . . . .	—	. . . . .	—	—	1
—	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	—	2
—	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	—	3
—	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	—	4
—	—	—	An die Staatskassen abgeliefert .	479 330	. . . . .	—	—	5
—	—	—	Zur Ablieferung an die Staatskassen	826 804	Zur Vermehrung der Betriebsmittel	130 800*	14 179*	6
—	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	—	7
3950	335 397	in Kol. 253	Zur Vermehrung der Betriebsmittel, Erweiterung und Verbesserung der Anlagen	297 434	Zur Vermehrung und Erweiterungen an die Restverwaltung überwiesen .	117 300	—	8
					An die General-Staatskasse abgeführt .	2 503 659		
—	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	—	9
—	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	—	10
—	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	—	11
—	268 292	2272	Zur Vervollständigung der Bahnanlagen	44 361	Zur Vermehrung der Transportmittel	93 523	—	12
—	273 839	4428	Zur Vervollständigung der Bahnanlagen	9022	Zur Vermehrung der Transportmittel	496 056	—	13
—	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	—	14
7950	96 358	in Kol. 253	Staats-Präcipuum . . .	27 357	. . . . .	—	316	15a
3512	59 746	„ „ 253	Staats-Präcipuum . . .	51 898	. . . . .	—	585	- b
35 665	478 661	—	Zur Verzins. u. Amortisation fremder Kapitalien u. zur Beschaffung v. Betriebsmitteln	30 537	. . . . .	—	—	16
—	—	354	. . . . .	—	. . . . .	—	—	17a
—	—	319	. . . . .	—	. . . . .	—	—	- b
10 282	736 000*	—	Superdividende des Staats .	522 120	. . . . .	—	389	18a
—	231 000	—	. . . . .	—	. . . . .	—	—	- b
—	153 458	—	. . . . .	—	. . . . .	—	—	19
—	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	—	20
82 124	—	—	Zur Rückzahlung von Zinsvorschüssen	26 416	. . . . .	—	—	21
—	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	—	22
4500	—	650	Tantième des Direktoriums und der höheren Beamten . . .	4851	. . . . .	—	4323	23
47 423	—	2000	. . . . .	—	. . . . .	—	—	24
5563	1692	666	Tantième des Verwaltungsraths .	6002	Zur Amortisation von Actien .	3406	—	25
228 571	—	28 571	Berichtigung des Staats-Antheils .	49 714	Zu sonstigen Zwecken . . .	4314	—	26
					Dem Baufonds der neuen Linien überw.	74 626*		
—	330 974	5687	. . . . .	—	. . . . .	—	4455	27
353 690	—	5000	. . . . .	—	. . . . .	—	—	28a
—	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	411	- b
—	—	in Kol. 257	Auf das Jahr 1866 sind einschl. 74 793 Thlr. Bestand des Jahres 1865 übertragen	240 190	. . . . .	—	—	29
52 440	98 975	2717	Zuschuß zur Sterbekasse . . .	193	Zur Arbeiter-Krankenkasse . . .	134	4496	30a
			Zuschuß zur Verzinsung der Obligationen der Hinterpommerschen Bahn . . .	51 061	Tantième für den Verwaltungsrath . .	4000		
—	71 904	2754	Zur Beamten-Sterbekasse . .	196	Zuschuß zur Arbeiter-Krankenkasse .	135	—	- b
—	78 393	3681	Zuschuß zur Beamten-Sterbekasse .	261	Beitrag zur Unterhalt. d. Transportmittel d. Hauptb.	4583	—	- c
—	—	—	. . . . .	—	Zuschuß zur Arbeiter-Krankenkasse .	181	—	31
—	170 000	4500	Dem Baufonds überwiesen . .	13 790	Tantième des Betriebs-Direktors ½% vom Reinertrage über 5% . . .	1020	12 332	32
—	—	559	Zu 6 Proc. Zinsen für die Prioritäts-Actien	75 920*	. . . . .	—	—	33

	II. Privatbahnen. (Forts.)	261 C. Ueberschuß. Der Ueberschuß beträgt: a. überhaupt. Thlr.	261 b. pro Meile Bahnlänge. Thlr.	261 b. pro Kilometer Bahnlänge. Thlr.	261 c. Procente des Gesammt-Anlage-Kapitals.	262 Außerdem Bestand aus dem Vorjahre. Thlr.	263 Verwendung a. zur Verzinsung der Anleihen. Thlr.	263 Verwendung b. zur Amortisation der Anleihen. Thlr.	264 zur Eisenbahn-Steuer. Thlr.	265 a. zu Zinsen und Dividenden für die Stamm-Actien. Proc	265 b. zu Zinsen und Dividenden für die Stamm-Actien. Thlr.
34	Buschtéhrader a. Kralup-Kladno	198 973	48 061	6381	12,91	—					
	Buschtéhrader b. Prag-Wejhybka	69 281	9287	1233	11,73	—	—	15 400*	22 8 96	9,93	179 630
	Buschtéhrader c. Pferde-Bahn										
35	Frankfurt-Hanauer	141 348	25 888	3437	6,32	—	28 720	8114	—	5,0	89 629
36	Galizische Carl-Ludwig B.	1 131 813	24 179	3210	4,17	333 334	384 481	10 220*	175 718	5,0	698 621
37	Glückstadt-Elmshorner	24 538	5453	724	2,33	—	7971	—	—	—	—
38	Graz-Köflacher	148 676*	27 999	3717	7,46	—	41 965	4000	14 227	3½*	54 311*
39	Hessische Ludwigs-E.	1 049 798	43 042	5714	7,52	—	228 238	23 672	—	8,0	640 000
40	Homburger	91 040	37 776	5015	5,72	158	29 225	7943	—	9,0*	41 143
41	Kaiser Ferdinands Nordb.	7 040 870*	87 638	11 635	13,39	—	811 155	34 300	505 565	12,64	4 945 024
42	Kaiserin Elisabeth a. Lokom.-Bahn	1 855 823	32 599	4328	3,53	—	1 777 184*	—	88 534*	—*	—*
	Kaiserin Elisabeth b. Pferde-Bahn	9895	570	76	0,33	—					
43	Kirchheimer	—*	—	—	—	—	—*	—	—	—	—
44	Köln-Mindener (u. Gießener)	6 233 764*	90 475	12 012	9,87	—	1 590 652*	125 000	420 904	17⅓	2 296 667
45	Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	493 643	24 919	3308	4,33	297	116 808	26 800	—	4,0	320 000
46	Leipzig-Dresdener	1 387 268	83 924	11 143	14,99	—	132 500	37 500	—	23,0	1 150 000
47	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	24 319	30 399	4033	19,61	16 012	—	—	—	16,0	16 183
48	Lübeck-Büchener (u. Hambrg.)	172 718	17 678	2347	2,92*	—	—	—	—	3⅛ resp. ⅝*	140 353
49	Lüttich-Mastrichter	45 455	11 776	1564	1,95	—	45 455	—	—	—	—
50	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	1 304 156	67 364	8944	14,56	—	204 818	50 900	133 438	20	700 000
51	a. Magdeburg-Halberstädter	750 680*	64 216	8526	15,75	—	138 616	5400	85 000	15	510 000
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	288 159	20 151	2675	4,60	—	81 064	18 500	—	3*	108 277*
	c. Cöthen-Wegelebener	52 500	9511	1263	—*	—	—*	—	—	—	—
52	Mecklenburgische	300 178	15 577	2068	4,77	4650*	70 202	26 158	—	3,0	130 500
53	Mohacs-Fünfkirchener	283 818	35 126	4663	6,26	—	209 951*	3334*	21 723	—	—
54	Neisse-Brieger	91 410	14 791	1964	7,62	96	4500	500	2391	5⅝	59 583
55	Niederländische Rhein-E.	1 335 940	57 481	7632	8,32	—	189 501	—	23 375	8,82*	1 029 143
56	Niederschlesische Zweigbahn	151 764	15 975	2121	6,04	31	48 319	11 891	1328	3⅓	51 781
57	a. Oesterreichische nördliche	3 592 639*	57 657	7655	9,07						
	b. Oesterreich südöstliche	3 959 069*	42 963	5704	10,91	19 110	3 184 951	353 569*	1 022 120*	5,0	2 828 812
	c. Wien-Neu-Szönyer	403 928*	19 299	2562	4,06						
58	Oppeln-Tarnowitzer	118 082	11 668	1549	4,72	3988	—	—	2119	3¼	81 244
59	a. Pfälzische Ludwigsbahn	951 840	45 218	6002	8,53	—	186 853	14 857	—	10,0	665 382
	b. Pfälzische Maximiliansb.	129 324	15 469	2054	3,90	—	—	—	—	3,982*	129 324
	c. Neustadt-Dürkheimer	12 115	5462	729	1,10	—	—	—	—	—	—
60	Rheinische	3 120 915	54 334	7214	7,37	—	693 090	106 130	118 687	7,0	1 477 000
61	a. Südbahn, Oesterreichische	8 104 230*	16 297	6147	—*						
	b. Nordtiroler	133 881*	13 731	1823	—	898 969	7 441 998	667 867	—	7½	7 500 000
	c. Venetianische u. Südtirol.	1 675 776*	21 081	3197	—						
62	Süd-Norddeutsche	270 211	10 321	1370	1,93	—	270 211*	—*	—	—*	—
63	Taunus-Bahn	244 418	36 372	4829	7,755	—	30 966	8000	5091*	8,0	137 143
64	Theiß-Bahn	1 064 429	13 768	1828	3,79	—	1 064 429*	—	—	—	—
65	Tilsit-Insterburger	12 112	1691	225	0,42	—	—	—	4	—*	—
66	a. Thüringische	1 635 987	43 907	5829	7,83	73 125	541 900*	100 600	73 125*	8⅓	750 000
	b. Werra-E.	230 567	10 184	1352	2,79	243	165 549*	—	—	2,67	133 517
67	a. Warschau-Wiener	917 327	19 770	2625	14,03	13 509	330 699*	50 000*	—	8½*	440 135*
	b. Warschau-Bromberger	210 425	11 253	1494	3,51	—	—	—*	—	3,54*	208 853

(Forts.) III. Finanz-

266	267	268				269	

Ergebnisse.

(Forts.) C. **Ueberschuß.**

des Ueberschusses (incl. Kol. 262).

zur Einlage a. in den Reserve-Fonds. Thlr.	zur Einlage b. in den Erneuerungs-fonds. Thlr.	Zuschuß zum Pensions-fonds. Thlr.	a. zu sonstigen Zwecken:	Thlr.	b.	Thlr.	auf die nächste Rechnung übertragen. Thlr.	
38 059	—	—	Zur Tantième der Direktion . .	12 268	. . . . .	—	—	34
10	13 904	857	Zuschuß zur Krankenkasse d. Werkst.-Arbeiter	114	. . . . .	—	—	35
2229	—	in Kol. 253	zur Zahlung von Zinsen an den Staat für den Kaufschillingsrest . .	193 878	. . . . .	—	—	36
1267	—	—	zur Zahlung von 3¾ Proc. Zinsen der Prioritäts-Stamm-Actien . .	15 300	. . . . .	—	—	37
2421	13 430	in Kol. 253	zur Tantième des Verwaltungsraths	4247	Regie der Kohlenverschleiße u. div. Abschreib.	12 528	10 637	38
—	128 000	4572	zur Tantième des Verwaltungsraths und der Beamten	23 936	Zuschuß zur Krankenkasse . .	1380	—	39
3714	—	286	zur Tantième des Verwaltungsraths	3102	zur Anschaffung von Wagen . .	1714	4071	40
614 400	200 000	27 137	zu Tantièmen	28 000	. . . . .	—	—	41
—	—	in Kol. 253	. . . . .	—	. . . . .	—	—	42
—	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	—	43
8035	581 164	449	zur Extra-Dividende des Staats .	1 036 010	zu Zinsen für Vorschüsse, Tantièmen und diverse Beiträge	174 884	—	44
30 000	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	332	45
—	—	5000	zur Tantième des Betriebs-Direktors	2502	zur Entschädigung der Postverwaltung . dem Baufonds überwiesen . . .	15 000 44 768	—	46
1714	—	571	für Neubauten und Grunderwerbung	5737	für Bahnerneuerung . . .	3339	12 787	47
32 365	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	—	48
—	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	—	49
—	196 000	12 000	zur Kommunal-Einkommensteuer .	6095	. . . . .	—	905	50
—	—	—	Zur Amortisation der Magdeburg-Wittenbergeschen Actien	22 736	Zuschuß zum Betriebe d. Magdeb.-Wittenbergeschen E. Restkaufgeld für 4 Lokomotiven . .	995 24 284	40 149	51a
3000	75 750	600	zu Gratifikationen	968	. . . . .	—	—	- b
—	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	—	- c
21 750	50 250	800	. . . . .	—	. . . . .	—	5168	52
—	32 219	—	dem Conto der Donau-Dampfschifffahrt-Gesellschaft überwiesen . . .	16 591	. . . . .	—	—	53
2400	21 600	in Kol. 257	. . . . .	—	. . . . .	—	532	54
27 009	—	—	Statutarisch verwendet . . .	66 912	. . . . .	—	—	55
—	37 300	1000	. . . . .	—	. . . . .	—	176	56
38 259	—	27 211	zur Bezahlung von Coursdifferenzen	180 217	Zuschuß zum Provisions- und Unterstützungsfonds . . .	24 562	746 025	57
2500	31 000	—	zur Kommunalsteuer pro 1864 .	660	zur Tantième an d. obersten techn. Beamten	757	3790	58
—	70 301	5714	zu Convertirungs-Kosten . .	8733	. . . . .	—	—	59a
—	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	—	- b
—	—	—	zur Verzinsung der Aktien reservirt	12 115	. . . . .	—	—	- c
10 000	580 949	25 000*	Beitrag zum Dombau in Köln u. Aachen	2500	Tantième der Direktion, Administrationsrath, Spezial-Direktor ꝛc. . . .	58 552	49 007*	60
142 637	—	—*	zu Tantièmen an die Verwaltungsräthe und Oberbeamten	142 637	. . . . .	—	966 443	61
—	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	—	62
10 111	49 964*	2857	Zuschuß zur Arbeiter-Krankenkasse .	286	. . . . .	—	—	63
—	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	—	64
390	1067	—	. . . . .	—	. . . . .	—	10 741	65
9000	(s. S. 217 u. 239)	in Kol. 253	zu Ergänzungsbauten . . .	153 861	Reserv. zur Eisenbahnsteuer pro 1865	80 626	—	66a
41 714	—	2400	zur Bildung eines Reservefonds für die gepachtete Strecke . . .	1530	. . . . .	—	—	- b
16 372	37 000	3900	zur Tantième der Gründer der Bahn	47 935	zur Tantième der Direktion . .	4795	—	67a
—	—	1572	. . . . .	—	. . . . .	—	—	- b

(Forts.) **III. Finanz-Ergebnisse.**

	I. Staatsbahnen.	270	271	272		273	274	275	276		277
		D. Reservefonds.					E. Erneuerungsfonds.				
		Bestand am Schlusse des Jahres 1864.	Einlage u. sonstige Einnahmen pro 1865.	Ausgegeben im Betriebsjahre 1865 a. für Bahnanlagen (Schienen, Schwellen ꝛc.)	Ausgegeben im Betriebsjahre 1865 b. für Betriebsmittel.	Bestand am Schlusse des Jahres 1865.	Bestand am Schlusse des Jahres 1864.	Einlage u. sonstige Einnahmen pro 1865.	Ausgegeben im Betriebsjahre 1865 a. für Bahnanlagen (Schienen, Schwellen ꝛc.)	Ausgegeben im Betriebsjahre 1865 b. für Betriebsmittel.	Bestand am Schlusse des Jahres 1865.
		Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.
1	Badische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2	Bayerische (u. gepcht. Zwgb.)	—	—	—	—	—	—	1 315 729	173 125	1 142 604	—
3	Braunschweigische	—	—	—	—	—	794 059*	484 853	150 307	291 684	836 921
4	Hannoversche	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
5	Main-Neckar	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
6	Main-Weser	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
7	Nassauische	—	—	—	—	—	—*	32 047	24 448	7599	—
8	Preuß. a. Niederschles.-Märk. / b. Schles.-Gebirgsb.	—*	3950	3100	850	—	—*	335 397	238 446	96 951	—
9	" Ostbahn	—*	—	—	—	—	—*	—	—	—	—
10	" Saarbrücker (u. Trier)	—*	—	—	—	—	—*	—	—	—	—
11	" Westfälische	—*	—	—	—	—	—*	—	—	—	—
12	Sächsische östliche	—	—	—	—	—	2 624 761	1 377 275	699 014	239 314	3 063 708
13	Sächsische westliche										
14	Württembergische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	II. Privatbahnen										
	a) unter Staatsverwaltg.										
15	Aach.-Düss. a. Aach.-Düssel. / Ruhrorter b. Ruhrort-Crf.	47 184*	9848	277	685	56 070	141 362*	125 461	55 607	58 525	152 691
		4546	3714	2771	350	5139	73 386	78 367	34 538	33 571	83 644
16	Bergisch-Märkische	—*	—	—	—	—	—*	—	—	—	—
17	a. Löbau-Zittauer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b Zittau-Reichenberger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
18	a. Oberschlesische	48 383	10 282	—	282	58 383	1 416 111	727 446	229 875	262 148	1 651 534
	b. Breslau-Posen-Glogauer	—	—	—	—	—	178 869	231 000	130 265	66 322	213 282
19	Stargard-Posener	20 000	—	—	—	20 000	239 851	153 458	10 912	89 796	292 601
20	Rhein-Nahe-E.	—*	—	—	—	—	—*	—	—	—	—
21	Wilhelms-Bahn	209 455	151 527	75 987	111 322	173 673	—*	—	—	—	—
	b) in Privatverwaltung.										
22	Aachen-Mastrichter	4236	—	—	—	4236	7899	—	—	—	7899
23	Alberts-Bahn	4500	—	—	—	4500	—	—	—	—	—
24	Altona-Kieler	333 628	186 596	20 261	2347 / 12 000*	485 616	—	—	—	—	—
25	Aussig-Teplitzer	28 648	5174	—	—	33 822	65 795	—	3358	In Kol. 274.	62 437
26	Bayerische Ostbahnen	120 000	228 654	—	—	348 654	39 029*	8271	40 881*	705*	5714
27	Berlin-Anhaltische	50 000	—	—	—	50 000	567 634	467 685	341 037	156 556	537 726
28	a. Berlin-Hamburger	385 914	656 959	500 931	—	541 942*	—*	—	—	—	—
	b Hamburg-Bergedorfer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
29	Berlin-Potsdam-Magdebgr.	500 000	—	—	—	500 000	—	—	—	—	—
30	Berlin-Stettiner a. Stammbahn	83 914	52 440	35 348	—	101 006	888 424	444 477	113 510*	106 923*	1 112 468*
	b. Hinterpommer.	131 764	—	—	—	131 764	445 403	193 581	30 262*	40 567*	568 155*
	c. Vorpommersche	—	—	—	—	—	228 791	214 651	30 883*	62 055*	350 504*
31	Böhmische Westbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
32	Breslau-Schweidnitz-Freib.	20 000	—	—	—	20 000	248 045	217 312	133 784	54 568	277 005
33	Brünn-Rossitzer	22 821	—	9819	—	13 002	—	—	—	—	—

(Forts.) **III. Finanz-Ergebnisse.**

	II. Privatbahnen. (Forts.)	270	271	272		273	274	275	276		277
		D. Reservefonds.					E. Erneuerungsfonds.				
		Bestand am Schlusse des Jahres 1864.	Einlage u. sonstige Einnahmen pro 1865.	Ausgegeben im Betriebsjahre 1865 a. für Bahnanlagen (Schienen, Schwellen ꝛc.)	Ausgegeben im Betriebsjahre 1865 b. für Betriebsmittel.	Bestand am Schlusse des Jahres 1865.	Bestand am Schlusse des Jahres 1864.	Einlage u. sonstige Einnahmen pro 1865.	Ausgegeben im Betriebsjahre 1865 a. für Bahnanlagen (Schienen, Schwellen ꝛc.)	Ausgegeben im Betriebsjahre 1865 b. für Betriebsmittel.	Bestand am Schlusse des Jahres 1865.
		Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.
34	Buschtêhrader a. Kralup-Kladno b. Prag-Wejhybka c. Pferde-Bahn	86 675	68 292	38 687	in Kol. 272a	116 280	—	—	—	—	—
35	Frankfurt-Hanauer	14 258	10	—	—	14 268	—	21 343*	21 343	—	—
36	Galizische Carl-Ludwig-B.	238 299	15 176	—	31 547*	221 928	—	—	—	—	—
37	Glückstadt-Elmshorner	13 526	1754	—	—	15 280	—	—	—	—	—
38	Graz-Köflacher	9850	2862	—	—	12 712	3509	13 430	—	—	16 939
39	Hessische Ludwigs-E.	223 695	—	—	—	40 000*	128 501	114 666*	69 436	35 037	138 694
40	Homburger	9146	4743	2906	—	10 983	—	—	—	—	—
41	Kaiser Ferdinands Nordb.	2 035 499	634 020	—	225 061 / 221 853*	2 222 605	541 430	213 020	213 540 / 44 800*	—	496 110
42	Kaiserin Elisabeth a. Lokom.-Bahn b. Pferde-Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
43	Kirchheimer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
44	Köln-Mindener (u. Gießener)	100 000	8035	1587	6448	100 000	1 638 938	933 921	548 138	250 105	1 774 616
45	Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	60 194	38 828	74 174	—	24 848	—	—	—	—	—
46	Leipzig-Dresdener	500 000	—	—	—	500 000	—	—	—	—	—
47	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	3615	1876	—	—	5491	—*	—	—	—	—
48	Lübeck-Büchener (u. Hambrg.)	145 689	33 325	29 578	11 658	137 778	—*	—	—	—	—
49	Lüttich-Mastrichter	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
50	Magdb.-Cöthen-Halle-Leipz.	138 000	—	—	—	138 000	167 289	243 782	96 164	146 116	168 791
51	a. Magdeburg-Halberstädter	600 000	—	—	—	600 000	—	—	—	—	—
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	311 000	3000	—	—	314 000	150 267	86 319	43 660	21 896	171 030
	c. Cöthen-Wegelebener	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
52	Mecklenburgische	—*	28 178*	35 074*	—	—*	187 970	50 860	9794*	23 487*	175 772
53	Mohacs-Fünfkirchener	—	—	—	—	—	251 515	32 219	—	—	283 734
54	Neisse-Brieger	6928	3220	6490	—	3658	39 247	31 790	17 582	18 783	34 672
55	Niederländische Rhein-E.	36 886	27 009	—	—	63 895	—	—	—	—	—
56	Niederschlesische Zweigbahn	39 116	1088	2288*	—	37 916	138 031	42 313	64 070	16 090 / 1099*	99 085
57	a. Oesterreich. nördliche b. Oesterreich. südöstliche c. Wien-Neu-Szönyer	634 025*	38 259	46 381*	—	625 903	—	—	—	—	—
58	Oppeln-Tarnowitzer	10 650	2857	—	—	13 507	91 294	37 369	7509	6996	114 158
59	a. Pfälzische Ludwigsbahn	527 837	—	—	—	527 837	1245	74 698	38 546	15 317	22 080
	b. Pfälzische Maximiliansb.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	c. Neustadt-Dürkheimer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
60	Rheinische	138 890	49 980	47 845	8750	132 275	1 275 850	666 222	28 968	161 056	1 752 048
61	a Südbahn, Oesterreichische b Nordtiroler c. Venetianische u. Südtirol.	1 564 833	236 997	—	—	1 801 830	—	—	—	—	—
62	Süd-Norddeutsche	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
63	Taunus-Bahn	105 027	10 111	—	—	115 138*	152 785*	54 462	25 382	22 738	159 127
64	Theiß-Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
65	Tilsit-Insterburger	—	300*	—	—	300	—	1067*	—	—	1067
66	a. Thüringische	1506	9000	—	5305	5201	450 000	332 032	206 309	179 582	396 141
	b. Werra-E	99 895	40 838	12 108	25 131	103 494	—	—	—	—	—
67	a. Warschau-Wiener	116 971*	16 372	—	70 381*	62 962	—	186 425*	186 388	in Kol. 276a	37
	b. Warschau-Bromberger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

	278	279		280		281		282		283		
	IV. Vergleichung des Verkehrs											
I. Staatsbahnen.	Betriebs-Bahnlänge.	Gegen das Vorjahr wurden befördert:								Die Ein-		
	a. 1865 (nach Kol. 12)	b. gegen das Vorjahr mehr	Personen				Güter (Kol. 174)				mehr	
			mehr.		weniger.		mehr.		weniger.		a. überhaupt.	b. pro Meile Bahnlänge.
	Meilen.			Proc.		Proc.	Ztr.	Proc.	Ztr.	Proc.	Thlr.	Proc.	Thlr.
1 Badische	74,53	0,07	485 936	8,30	—	—	3 670 686	19,41	—	—	440 363	11,33	5859
2 Bayerische (u. gepcht. Zwgb.)	185,32*	13,04	455 454	8,60	—	—	5 141 858	16,93	—	—	774 666*	8,51	476
3 Braunschweigische	28,38	1,37	61 508	5,23	—	—	1 176 465	4,56	—	—	66 511	3,09	—
4 Hannoversche	119,34*	1,50	12 018	0,47	—	—	4 510 289	10,37	—	—	348 254	5,69	2258
5 Main-Neckar	11,62	—	100 818	8,88	—	—	363 558	9,16	—	—	79 646	8,63	6854
6 Main-Weser	26,59	—	93 035	11,11	—	—	1 162 361	17,63	—	—	48 942	2,60	1840
7 Nassauische	25,08	—	94 102	7,87	—	—	4 378 652	61,20	—	—	159 024	20,96	6341
8 Preuß. a. Niederschles.-Märk. / b. Schles. Gebirgsb.	54,93	3,31	115 842	7,72	—	—	4 427 924	15,81	—	—	641 107	10,27	11 671*
9 " Ostbahn	109,33	—	114 567	5,80	—	—	495 476	3,92	—	—	—	—	—
10 " Saarbrücker (u. Trier)	19,25	—	127 576*	12,11	—	—	5 382 692	11,26	—	—	152 018	10,43	7913
11 " Westfälische	32,766*	4,296	87 733	12,52	—	—	2 225 269	19,39	—	—	178 981	15,73	229
12 Sächsische östliche	25,72	—	151 289	9,09	—	—	3 552 278	20,48	—	—	230 054	11,76	8945
13 Sächsische westliche	50,84	2,25	141 003	6,0	—	—	4 004 305	9,48	—	—	364 246	8,0	3019
14 Württembergische	73,68	4,23	352 895	7,52	—	—	3 055 489	17,98	—	—	371 605	10,32	1660
II. Privatbahnen													
a) unter Staatsverwaltg.													
15 Aach.-Düss. a. Aach.-Düssel / Ruhrorter b. Ruhrort-Crf.	11,43 / 5,801	— / —	103 748 / 62 127	9,21 / 9,77	— / —	— / —	1 214 481 / 441 404	13,74 / 5,42	— / —	— / —	69 763 / 32 076	9,78 / 6,64	6103 / 5727
16 Bergisch-Märkische	48,15	0,18	431 529	11,48	—	—	14 825 773	19,55	—	—	670 792	15,42	13 593
17 a. Löbau-Zittauer	4,51	—	6999	3,35	—	—	441 008	15,83	—	—	9502	6,03	2107
b. Zittau-Reichenberger	3,55	—	—	—	15 716	9,55	343 789	16,0	—	—	9996	8,38	2816
18 a. Oberschlesische	34,06	0,32	94 438	9,03	—	—	7 922 461	21,10	—	—	591 505	14,18	16 205
b. Breslau-Posen-Glogauer	27,84	—	17 428	3,57	—	—	1 005 663	12,81	—	—	113 444	9,54	4074
19 Stargard-Posener	22,63	—	6917	2,19	—	—	568 831	12,10	—	—	101 341	13,48	4478
20 Rhein-Nahe-E.	16,02	—	50 358*	7,62	—	—	2 008 620	23,62	—	—	106 432	14,24	6643
21 Wilhelms-Bahn	23,66	—	—	—	948	0,28	1 611 366	19,73	—	—	78 527	12,20	3347
b) in Privatverwaltung.													
22 Aachen-Mastrichter	12,40	—	—	—	6170	1,49	372 202	6,62	—	—	14 404	4,19	1162
23 Alberts-Bahn	5,11	—	112 571	22,09	—	—	679 478	9,80	—	—	25 823	10,04	5054
24 Altona-Kieler	18,7	—	—	—	106 689	13,59	247 291	6,91	—	—	—	—	—
25 Aussig-Teplitzer	3,52	0,20	—	—	4827	3,08	775 196	8,33	—	—	12 592	4,01	—
26 Bayerische Ostbahnen	78,8*	5,9	109 242	5,55	—	—	3 440 146	33,69	—	—	580 066	22,98	4774
27 Berlin-Anhaltische	49,14	—	83 389	8,79	—	—	2 188 262	16,92	—	—	279 795*	9,71	5694
28 a. Berlin-Hamburger	39,72	0,06	—	—	115 660	8,29	118 153	1,07	—	—	—	—	—
b. Hamburg-Bergedorfer	2,09	—	27 993	6,50	—	—	—	—	156 282	2,0	—	—	—
29 Berlin-Potsdam-Magdebg.	19,54	—	123 741	9,82	—	—	—	—	334 959	3,82	48 782	2,05	2496
30 Berlin-Stettiner a. Stammbahn	22,49	—	92 252	10,58	—	—	683 268	9,50	—	—	141 863	9,24	6308
30 Berlin-Stettiner b. Hinterpommer.	22,80	—	36 048	12,55	—	—	—	—	192 546	9,41	—	—	—
30 Berlin-Stettiner c. Vorpommersche	30,47	—	21 624	3,75	—	—	106 948	5,21	—	—	28 662	5,32	941
31 Böhmische Westbahn	26,66	—	—	—	1552	0,61	1 496 712	24,60	—	—	102 823	9,59	3857
32 Breslau-Schweidnitz-Freib.	22,895	—	96 580	10,88	—	—	3 021 197	18,18	—	—	121 222*	9,07	5295
33 Brünn-Rossitzer	3,75*	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

284			285			286			287			288			289		

und Ertrages mit dem Vorjahre.

nahmen betrugen			Die **Ausgaben** (Kol. 257) betrugen						Der **Ueberschuß** betrug						Die Dividende betrug		
weniger			mehr			weniger			mehr			weniger					
a. überhaupt.		b. pro Meile Bahnlänge.	a. überhaupt.		b. pro Meile Bahnlänge.	a. überhaupt.		b. pro Meile Bahnlänge.	a. überhaupt.		b. pro Meile Bahnlänge.	a. überhaupt.		b. pro Meile Bahnlänge.	1865 (nach Kol. 24a).	im Vorjahre.	
Thlr.	Prc.	Thlr.	Thlr.	Prc.	Thlr.	Thlr.	Prc.	Thlr.	Thlr.	Prc.	Thlr.	Thlr.	Prc.	Thlr.	Prc.	Prc.	
—	—	—	249 530	13,37	3325	—	—	—	190 833	9,44	2534	—	—	—	—	—	1
—	—	—	15 306*	0,30	—	—	—	2005	759 362*	19,21	2481	—	—	—	—	—	2
—	—	1735	150 535	16,10	3530	—	—	—	—	—	—	84 024	6,22	5265	—	—	3
—	—	—	62 686	2,10	208	—	—	—	282 643	9,01	2025	—	—	—	—	—	4
—	—	—	30 844	6,27	2654	—	—	—	48 802	11,34	4200	—	—	—	—	—	5
—	—	—	130 884	15,75	4923	—	—	—	—	—	—	81 942	7,78	3083	—	—	6
—	—	—	62 119	19,41	2477	—	—	—	96 905	21,83	3864	—	—	—	—	—	7
—	—	—	257 607	11,11	4690*	—	—	—	383 500	9,77	6981*	—	—	—	—	—	8
42 503	0,79	390	298 159	11,62	2726	—	—	—	—	—	—	340 662	12,16	3116	—	—	9
—	—	—	38 355	1,55	2002	—	—	—	113 663	18,49	5911	—	—	—	—	—	10
—	—	—	34 443	4,15	—	—	—	2510	143 690	39,46	2710	—	—	—	—	—	11
—	—	—	—	—	—	155 849	14,63	6059	385 903	43,30	15 004	—	—	—	—	—	12
—	—	—	118 940	6,42	652	—	—	—	245 306	9,09	2367	—	—	—	—	—	13
—	—	—	372 930	21,38	3437	—	—	—	—	—	—	1325	0,07	1777	—	—	14
—	—	—	30 562	12,0	2674	—	—	—	39 201	8,55	3429	—	—	—	4 47/60	4 11/60	15a
—	—	—	11 122	6,34	1986	—	—	—	20 954	6,81	3741	—	—	—	7 1/12	6 2/3	- b
—	—	—	317 325	19,53	6464	—	—	—	353 467	12,93	7129	—	—	—	9	7 1/2	16
—	—	—	20 391	17,23	4521	—	—	—	—	—	—	10 889	28,11	2414	—	—	17a
—	—	—	8622	9,04	2429	—	—	—	1374	5,75	387	—	—	—	—	—	- b
—	—	—	125 964	9,26	3320	—	—	—	465 541	16,56	12 883	—	—	—	11 1/3	10	18a
—	—	—	11 948	2,36	429	—	—	—	101 496	15,65	3645	—	—	—	—	—	- b
—	—	—	12 565	3,35	555	—	—	—	88 776	23,58	3923	—	—	—	4 1/2	3 1/2	19
—	—	—	30 351	6,60	1895	—	—	—	76 081	26,41	4748	—	—	—	—	—	20
—	—	—	16 494	6,33	703	—	—	—	62 033	16,20	2644	—	—	—	2 1/4	3/4	21
—	—	—	29 776	10,87	2402	—	—	—	—	—	—	15 372	22,04	1240	—	—	22
—	—	—	2256	1,66	442	—	—	—	23 567	19,45	4612	—	—	—	6 1/2	4	23
149 515	14,73	7996	—	—	—	13 015	2,87	696	—	—	—	136 500	24,30	7300	10	11 1/3	24
—	—	1800	1151	0,90	—	—	—	1873	11 441	6,16	73	—	—	—	9	8,57	25
—	—	—	201 652	20,79	1565	—	—	—	378 414	24,34	3209	—	—	—	5 3/4	5	26
—	—	—	137 863*	13,08	2806	—	—	—	141 932*	7,77	2888	—	—	—	13	11 1/4	27
297 448	8,09	7489	—	—	—	131 471	6,64	3310	—	—	—	165 977	9,50	4179	9,125	9,625	28a
27 735	7,97	13 270	—	—	—	14 559	10,11	6966	—	—	—	13 176	6,46	6304	9 1/3	10 1/2	- b
—	—	—	50 551*	5,40	2587	—	—	—	—	—	—	1769	0,12	91	16	16	29
—	—	—	—	—	—	10 688	1,37	475	152 551	20,24	6783	—	—	—	8	7 3/4	30a
5417	1,32	238	8853	2,92	388	—	—	—	—	—	—	14 270	13,22	626	—	—	- b
—	—	—	36 564	8,15	1200	—	—	—	—	—	—	7902	8,74	259	—	—	- c
—	—	—	66 065	17,59	2479	—	—	—	36 758	5,27	1378	—	—	—	—	—	31
—	—	—	65 271*	13,20	2851	—	—	—	55 951	6,64	2444	—	—	—	9	8 1/3	32
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	33

	II. Privatbahnen. (Forts.)	278		279		280		281		282		283		
		IV. Vergleichung des Verkehrs												
		Betriebs-Bahnlänge		Gegen das Vorjahr wurden befördert:								Die Ein-		
		a.	b. gegen das Vorjahr mehr	Personen				Güter (Kol. 171)				mehr a.		b.
		1865 (nach Kol. 12)		mehr.		weniger.		mehr.		weniger.		überhaupt.		pro Meil Bahnlänge
		Meilen			Proc.		Proc.	Ctr.	Proc.	Ctr.	Proc.	Thlr.	Proc.	Thlr.
34	Buschtéhrader a. Kralup-Kladno	4,14	0,30	—	—	3164	6,46	—	—	468 773	5,50	—	—	—
	Buschtéhrader b. Prag-Wejhybka	7,13	—	10 460	13,30	—	—	—	—	300 005	13,86	—	—	—
	Buschtéhrader c. Pferde-Bahn													
35	Frankfurt-Hanauer	5,46		—	—	39 596	6,42	491 153	21,75	—	—	16 901	6,03	3095
36	Galizische Carl-Ludwig-B.	46,81	—	—	—	29 943	9,66	—	—	2 502 089	35,99	—	—	—
37	Glückstadt-Elmshorner	4,50	—	8152	6,06	—	—	—	—	15 703	2,30	—	—	—
38	Graz-Köflacher	5,31	—	3347	3,32	—	—	—	—	63 565	2,17	—	—	—
39	Hessische Ludwigs-E.	24,39	—	230 045	13,30	—	—	4 890 691	37,25	—	—	229 230*	15,44	9398
40	Homburger	2,41	—	74 447	14,16	—	—	36 984	10,81	—	—	16 621	12,43	6897
41	Kaiser Ferdinands Nordb.	80,34	—	—	—	83 757	4,71	2 094 389	5,83	—	—	—	—	—
42	Kaiserin Elisabeth a. Lotom.-Bahn	56,93	—	95 990	8,26	—	—	606 141*	5,19	—	—	49 089	1,96	863
	Kaiserin Elisabeth b. Pferde-Bahn	17,37	—	1749	6,42	—	—	—	—	291 128*	29,66	—	—	—
43	Kirchheimer	0,465*	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
44	Köln-Mindener (u. Gießener)	68,9	—	350 091	9,46	—	—	17 621 935	16,26	—	—	1 001 894	11,17	14 541
45	Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	19,81	—	12 621	3,48	—	—	352 873	4,85	—	—	35 926	3,50	1813
46	Leipzig-Dresdener	16,53	—	159 717	12,39	—	—	3 762 703	26,56	—	—	288 423	12,80	17 449
47	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	0,8	—	11 510	1,29	—	—	18 392	15,02	—	—	—	—	—
48	Lübeck-Büchener (u. Hamb.)	9,77	3,47	—*	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
49	Lüttich-Mastrichter	3,86	—	3154	0,69	—	—	541 194	30,11	—	—	3275	2,53	849
50	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	19,36	—	83 627	8,26	—	—	1 963 684	9,92	—	—	224 627	11,15	11 603
51	a. Magdeburg-Halberstädter	11,69	—	108 762	13,33	—	—	—	—	440 656	2,48	46 513	3,64	3979
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	14,3	—	39 130	15,97	—	—	106 863	3,41	—	—	44 874	8,31	3138
	c. Cöthen-Wegelebener	5,52*	1,66	—*	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
52	Mecklenburgische	19,27	—	27 804	8,74	—	—	43 663	1,57	—	—	1947	0,34	101
53	Mohacs-Fünfkirchener	8,08	—	—	—	8258	17,99	38 637	0,99	—	—	593	0,14	74
54	Neisse-Brieger	6,18	—	16 322	11,17	—	—	277 579	17,61	—	—	18 441	13,47	2984
55	Niederländische Rhein-E.	23,24	—	65 611	5,37	—	—	1 209 346	16,45	—	—	196 324	9,21	8449
56	Niederschlesische Zweigbahn	9,5	—	28 644	17,37	—	—	—	—	15 125	0,56	—	—	—
57	a. Oesterreichische nördliche	62,31	—	36 444	3,13	—	—	3 517 844	16,63	—	—	441 596	8,36	7087
	b. Oesterreichische südöstliche	92,15	—	—	—	56 517	6,54	3 267 506	18,75	—	—	416 360	7,16	4518
	c. Wien-Neu-Szönyer	20,93	—	—	—	8584	4,33	351 470	7,36	—	—	31 063	3,62	1484
58	Oppeln-Tarnowitzer	10,12	—	7279	9,68	—	—	189 460	6,05	—	—	12 575	6,42	1243
59	a. Pfälzische Ludwigsbahn	21,05	0,81	188 399	16,04	—	—	3 488 818	16,0	—	—	159 739	11,52	4950
	b. Pfälzische Maximiliansb.	8,36	0,06	78 504	20,08	—	—	1 495 664	24,24	—	—	32 087	11,27	—
	c. Neustadt-Dürkheimer	2,065*	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
60	Rheinische	57,44*	7,60*	449 137	12,32	—	—	7 376 986	30,82	—	—	792 950	21,34	3939
61	a. Südbahn, Oesterreichische	175,08	21,97	200 928	6,01	—	—	2 565 341	9,60	—	—	925 246	8,18	—
	b. Nordtiroler	9,75	—	13 687	5,40	—	—	119 370	8,61	—	—	—	—	—
	c. Venetianische u. Südtirol.	69,59	—	—	—	48 545	2,63	3 163 759	47,06	—	—	—	—	—
62	Süd-Norddeutsche	26,18	—	64 641	21,47	—	—	305 220	6,34	—	—	74 700	9,78	2853
63	Taunus-Bahn	6,72	—	58 589	4,92	—	—	739 047	40,22	—	—	30 183	7,19	4491
64	Theiß-Bahn	77,11	—	—	—	32 709	8,21	1 881 752	29,69	—	—	218 026	11,62	2820
65	Tilsit-Insterburger	7,16*	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
66	a. Thüringische	37,26	—	173 346	12,27	—	—	1 627 073	12,61	—	—	166 256	6,01	4462
	b. Werra-E.	22,64		19 531	4,51	—	—	355 789	10,51	—	—	33 223	5,34	1468
67	a. Warschau-Wiener	46,4	—	44 183	7,29	—	—	1 551 049	18,67	—	—	352 046	21,61	7587
	b. Warschau-Bromberger	18,7	—	—	—	2495	1,13	647 667	27,58	—	—	104 067	26,47	5565

284			285			286			287			288			289		

und Ertrages mit dem Vorjahre.

nahmen betrugen			Die **Ausgaben** (Kol. 257) betrugen						Der **Ueberschuß** betrug						Die Dividende betrug		
weniger			mehr			weniger			mehr			weniger					
a. überhaupt.		b. pro Meile Bahnlänge.	a. überhaupt.		b. pro Meile Bahnlänge.	a. überhaupt.		b. pro Meile Bahnlänge.	a. überhaupt.		b. pro Meile Bahnlänge.	a. überhaupt.		b. pro Meile Bahnlänge.	1865 (nach Kol. 284a).	im Vorjahre.	
Thlr.	Proc.	Thlr.	Thlr.	Proc.	Thlr.	Thlr.	Proc.	Thlr.	Thlr.	Proc.	Thlr.	Thlr.	Proc.	Thlr.	Proc.	Proc.	
33 815	9,18	15 123	—	—	—	5830	4,12	1080	—	—	—	27 985	12,33	11 043			
19 411	10,81	2602	–	—	—	14 302	13,53	1917	—	—	—	5109	6,87	685	9,93	9,93	34
—	—	—	3296	2,16	603	—	—	—	13 605	10,65	2492	—	—	—	5,0	5,7	35
1 110 386	33,66	23 721	—	—	—	180 486	14,53	3856	—	—	—	929 900	15,10	19 865	5,0	8,81	36
6256	8,48	1390	—	—	—	1633	3,66	363	—	—	—	4623	15,45	1027	—	—	37
2393	0,91	150	–	—	—	5565	4,74	1047	3172	2,18	597	—	—	—	3½	5	38
—	—	—	59 082*	9,77	2422	—	—	—	170 148	19,34	6976	—	—	—	8,0	7,5	39
—	—	—	1235	2,13	513	—	—	—	15 386	20,24	6384	—	—	—	9,0	7,0	40
754 630	6,67	9393	—	—	—	446 475	11,27	5557	—	—	—	308 155	4,19	3836	12,64	13,93	41
—	—	—	323 494	18,28	5682	—	—	—	—	—	—	274 405	12,88	4819	—	—	42a
93 103	30,15	5360	—	—	—	43 664	17,50	2514	—	—	—	49 439	83,32	2846	—	—	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	43
—	—	—	391 906*	10,16	5688	—	—	—	609 989*	11,93	8853	—	—	—	17⅔	15⅚	44
—	—	—	13 961	2,51	704	—	—	—	21 965	4,68	1109	—	—	—	4,0	3 11/13	45
—	—	—	130 456	12,74	7892	—	—	—	157 967	12,85	9556	—	—	—	23	20	46
1512	2,42	1890	10 785	41,84	13 481	—	—	—	—	—	—	12 297	33,38	15 371	16	16	47
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3¾	4½	48
—	—	—	—	—	—	5024	5,46	1301	8299	22,34	2150	—	—	—	—	—	49
—	—	—	144 193	18,22	7148	—	—	—	80 434	6,57	4155	—	—	—	20	18,75	50
—	—	—	72 803	14,38	6159	—	—	—	—	—	—	25 490	3,28	2180	15*	25	51a
	—	—	28 497	11,13	1993	—	—	—	16 377	6,03	1145	—	—	—	3	3	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- c
—	—	—	29 838	12,78	1548	—	—	—	—	—	—	27 891	8,50	1447	3,0	3,5	52
—	—		—	—	—	9845	6,11	1218	10 438	3,82	1292	—	—	—	—	—	53
—	—	—	4942	8,37	800	—	—	—	13 499	17,33	2184	—	—	—	5⅝	4⅘	54
—	—	—	112 913	15,52	4863	—	—	—	83 411	6,66	3586	—	—	—	8,83	8,13	55
2695	1,0	281	2562	2,28	269	—	—	—	—	—	—	5257	3,35	553	3⅛	4 1/32	56
—	—	—	278 203	15,03	4465	—	—		163 393	4,27	2622	—	—	—			
—	—	—	243 625	12,02	2644	—	—	—	172 735	4,58	1874	—	—	—	5	5	57
—	—	—	43 375	9,51	2072	—	—	—	—	—	—	12 312	2,96	588			
—	—	—	5961	7,08	589	—	—	—	6614	5,93	654	—	—	—	3⅛	3¼	58
—	—	—	40 387	7,28	863	—	—	—	119 352	14,34	4087	—	—	—	10	9,2	59a
—	—	579	25 346	15,64	517	—	—	—	6741	5,50	—	—	—	1096	3,982*	4,235	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- c
—	—	—	186 288	15,50	52	—	—	—	606 662	24,13	3887	—	—	—	7	6⅛	60
—	—	3985	310 742	8,14	—	—	—	1355	614 504	8,20	—	—	—	2630			
1898	0,70	195	—	—	—	5566	3,40	571	3668	2,82	376	—	—	—	7½	8	61
58 755	2,11	814	—	—	—	57 883	5,23	831	—	—	—	872	0,05	13			
—	—	—	—	—	—	23 792	4,01	909	98 492	56,77	3762	—	—	—	—	—	62
—	—	—	16 191	8,54	2409	—	—	—	13 992	6,07	2082	—	—	—	8	7⅓	63
—	—	—	—	—	—	8604	0,83	111	226 630	27,05	2931	—	—	—	—	—	64
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	65
—	—	—	165 294	14,63	4436	—	—	—	962	0,06	26	—	—	—	8⅓	8	66a
—	—	—	34 540	8,44	1526	—	—	—	—	—	—	1317	0,57	58	2,67	2,60	- b
—		—	69 248	6,93	1493	—	—	—	282 798	44,57	6094	—	—	—	8¼	7 11/32	67a
—	—	—	10 967	3,93	502	—	—	—	93 100	79,35	5063	—	—	—	3,54*	1,968*	- b

Abſchnitt E.

Außergewöhnliche Ereigniſſe beim Eiſenbahn-Betriebe.

	I. Staatsbahnen.	290 a. Zusammenstoß zweier Züge.	290 b. Entgleisung.	290 c. unrichtiges Stellen der Weichen.	290 d. zu schnelles Einfahren in die Bahnhöfe.	290 e. Achsbrüche.	290 f. sonstige Ursachen.	291 Zusammen. Unfälle.	292 Reisende beschädigt	292 Reisende getödtet.	293 Bahn-Beamte und Arbeiter beschäd.	293 Bahn-Beamte und Arbeiter getödt.	294 Dritte Personen beschäd.	294 Dritte Personen getödt.	295 Zusammen Personen beschäd.	295 Zusammen Personen getödtet.	296 a.	
		Die Unfälle im Betriebsjahre 1865, bei denen Personen beschädigt oder getödtet wurden, sind veranlaßt durch:						Zusammen.	Bei diesen Unfällen (Kol. 290) wurden unverschuldet									
		Anzahl der Unfälle.						uns.										
1	Badische	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2	Bayerische (u. gepcht. Zwgb.)	—	2	1	—	1	. . . .	—	4	—	—	11	—	—	—	11	—	—
3	Braunschweigische	2	—	—	—	—	. . . .	—	2	1	—	3	—	—	—	4	—	—
4	Hannoversche	—	—	—	—	—	z. mangelh. Schluß der Wagenthür. u. Barrièren	je 1	2	1	—	—	—	1	1	2	1	1
5	Main-Neckar	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
6	Main-Weser	—	1	—	—	—	. . . .	—	1	—	—	—	2	—	—	—	2	—
7	Nassauische	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
8	Preuß. a. Niederschles.-Märk.	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	" b. Schles. Gebirgsb.																	
9	" Ostbahn	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10	" Saarbrücker (u. Trier)	1	—	—	—	—	. . . .	—	1	—	—	1	—	—	—	1	—	—
11	" Westfälische	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
12	Sächsische östliche	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
13	" westliche	1	1	—	—	—	. . . .	—	2	—	—	2	4	—	—	2	4	—
14	Württembergische	—	—	1	—	—	. . . .	—	3	—	—	3	—	—	—	3	—	2
	II. Privatbahnen																	
	a) unter Staatsverwaltg.																	
15	Aach.-Düss. a. Aach.-Düssel.	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Ruhrorter b. Ruhrort-Crf.	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
16	Bergisch-Märkische	2	—	—	—	—	d. Zerreiß. d. Kuppelung	1	3	—	—	2	1	—	—	2	1	—
17	a. Löbau-Zittauer	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b. Zittau-Reichenberger	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
18	a. Oberschlesische	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b. Breslau-Posen-Glogauer	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
19	Stargard-Posener	—	1	—	—	—	. . . .	—	1	—	—	1	—	—	—	1	—	—
20	Rhein-Nahe-E.	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
21	Wilhelms-Bahn	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b) in Privatverwaltung.																	
22	Aachen-Mastrichter	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
23	Albertsbahn	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
24	Altona-Kieler	—	—	1	—	—	d. Spring. e. Radreifens	1	2	—	—	—	—	1	1	1	1	—
25	Aussig-Teplitzer	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
26	Bayerische Ostbahnen	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
27	Berlin-Anhaltische	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
28	a. Berlin-Hamburger	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b. Hamburg-Bergedorfer																	
29	Berlin-Potsdam-Magdebrg.	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
30	Berlin-Stettiner a. Stammbahn	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Berlin-Stettiner b. Hinterpommer.	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Berlin-Stettiner c. Vorpommersche	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31	Böhmische Westbahn	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
32	Breslau-Schweidnitz-Freib.	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
33	Brünn-Rossitzer	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Digitized by Google

296						297								298								299		
(incl. ihres Aufenthalts auf den Bahnhöfen).																								
Außerdem wurden (unabhängig von den Unfällen ad Kol. 290) durch eigene Schuld der Betroffenen																								
Reisende						Bahnbeamte und Arbeiter								Dritte Personen								Zusammen Personen		
b. durch eigenmächtiges Abspringen vom Zuge		c. durch sonstige Ursachen				a. durch Unvorsichtigkeit bei Handhabung des Dienstes		b. durch unvorsichtiges Betreten der Bahn		c. durch sonstige Ursachen				a. durch unbefugtes oder unvorsichtiges Betreten der Bahn		b. durch Betreten der Geleise in selbstmörderischer Absicht		c. durch sonstige Ursachen						
getödt.	verl.		beschä.	get.		beschäd.	getödt.	beschä.	getödt.		beschä.	get.		beschäd.	getödt.	beschäd.	getödt.		beschä.	get.		beschäd.	getödt.	
1	—	. . . . .	—	—		—	—	—	—	. . . . .	—	—		—	1	—	3	. . . . .	—	—		1	4	1
—	—	. . . . .	—	—		11	2	—	1	. . . . .	—	—		4	2	—	3	. . . . .	—	—		15	8	2
—	—	. . . . .	—	—		—	1	—	—	d. Herabspringen vom Zuge	1	—		1	—	—	—	. . . . .	—	—		2	1	3
—	—	. . . . .	—	—		2	1	—	—	. . . . .	—	—		1	—	1	3	. . . . .	—	—		5	4	4
—	—	. . . . .	—	—		—	—	—	—	. . . . .	—	—		—	—	—	1	. . . . .	—	—		—	1	5
—	—	. . . . .	—	—		—	1	—	—	. . . . .	—	—		—	—	—	—	. . . . .	—	—		—	1	6
—	—	. . . . .	—	—		2	—	1	—	. . . . .	—	—		—	—	—	1	. . . . .	—	—		3	1	7
—	—	. . . . .	—	—		—	3	—	3	. . . . .	—	—		1	4	—	3	. . . . .	—	—		1	13	8
—	—	. . . . .	—	—		—	4	1	2	d. Besteigen eines Bremser-sitzes, wäh. d. Zug auffuhr	—	1		1	1	—	1	. . . . .	—	—		2	9	9
—	—	. . . . .	—	—		3	1	—	1	. . . . .	—	—		—	—	—	—	. . . . .	—	—		3	2	10
—	—	. . . . .	—	—		—	1*	—	—	d. unbefugt. Besteigen d. Wag.	—	1*		—	—	—	—	. . . . .	—	—		—	2	11
—	—	. . . . .	—	—		—	—	—	1	. . . . .	—	—		1	4	—	3	. . . . .	—	—		1	8	12
—	—	. . . . .	—	—		3	4	—	—	. . . . .	—	—		2	4	—	—	. . . . .	—	—		5	8	13
—	—	. . . . .	—	—		6	1	1	2	. . . . .	—	—		—	—	—	2	. . . . .	—	—		9	9	14
—	—	. . . . .	—	—		4	1	—	—	. . . . .	—	—		—	—	—	—	. . . . .	—	—		4	1	15a
—	—	. . . . .	—	—		—	—	—	—	. . . . .	—	—		—	—	—	—	. . . . .	—	—		—	—	- b
—	—	. . . . .	—	—		1	3	—	—	d. Fall vom Trittbrett	—	1		1	1	—	3	d. unvors. Handhab. des Postdienstes	1	—		3	8	16
—	—	. . . . .	—	—		—	—	—	—	. . . . .	—	—		—	—	—	—	. . . . .	—	—		—	—	17a
—	—	. . . . .	—	—		—	—	—	—	. . . . .	—	—		—	—	—	—	. . . . .	—	—		—	—	- b
—	—	. . . . .	—	—		1	-	—	2	. . . . .	—	—		1	1	1	1	. . . . .	—	—		3	1	18a
—	—	. . . . .	—	—		1		—	—	. . . . .	—	—		—	1	—	—	. . . . .	—	—		1	1	- b
—	—	. . . . .	—	—		—	2	—	—	. . . . .	—	—		—	—	—	—	. . . . .	—	—		—	2	19
—	—	. . . . .	—	—		1	1	—	—	. . . . .	—	—		—	—	—	—	. . . . .	—	—		1	2	20
—	—	. . . . .	—	—		—	—	—	—	. . . . .	—	—		—	—	—	—	. . . . .	—	—		—	—	21
—	—	. . . . .	—	—		—	—	—	—	. . . . .	—	—		—	—	—	—	. . . . .	—	—		—	—	22
—	—	. . . . .	—	—		1	—	—	—	. . . . .	—	—		—	—	—	—	. . . . .	—	—		1	—	23
—	—	. . . . .	—	—		—	2	1	1	. . . . .	—	—		—	1	—	—	. . . . .	—	—		1	4	24
—	—	. . . . .	—	—		—	—	—	—	. . . . .	—	—		—	—	—	—	. . . . .	—	—		—	—	25
—	—	. . . . .	—	—		1	—	—	—	. . . . .	—	—		1	1	—	—	. . . . .	—	—		2	1	26
—	—	. . . . .	—	—		—	—	1	—	ohne äußere Verletzung auf d. Strecke vorgefunden	—	1		—	—	—	—	. . . . .	—	—		1	1	27
—	—	. . . . .	—	—		—	—	—	1	. . . . .	—	—		—	1	—	1	. . . . .	—	—		—	3	28
—	—	. . . . .	—	—		2	—	—	—	. . . . .	—	—		2	—	—	—	. . . . .	—	—		4	—	29
—	—	. . . . .	—	—		—	—	—	—	. . . . .	—	—		—	—	—	—	. . . . .	—	—		—	—	30a
—	—	. . . . .	—	—		—	—	—	—	. . . . .	—	—		—	—	—	1	. . . . .	—	—		—	1	- b
—	—	. . . . .	—	—		1	—	1	1	. . . . .	—	—		—	—	—	—	. . . . .	—	—		2	1	- c
—	—	. . . . .	—	—		—	—	—	—	. . . . .	—	—		—	—	—	—	. . . . .	—	—		—	—	31
—	—	. . . . .	—	—		2	—	—	—	. . . . .	—	—		—	—	1	—	. . . . .	—	—		3	—	32
—	—	. . . . .	—	—		—	—	—	—	. . . . .	—	—		—	—	—	—	. . . . .	—	—		—	—	33

Digitized by Google

II. Privatbahnen. (Fortf.)

I. Unfälle a) bei fahrenden Zügen

		290						291	292		293		294		295		296
		Die Unfälle im Betriebsjahre 1865, bei denen Personen beschädigt oder getödtet wurden, sind veranlaßt durch:						Zusammen.	Bei diesen Unfällen (Kol. 290) wurden unverschuldet								
		a. Zusammenstoß zweier Züge.	b. Entgleisung.	c. unrichtiges Stellen der Weichen.	d. zu schnelles Einfahren in die Bahnhöfe.	e. sonstige Unfälle.	f. sonstige Ursachen.		Reisende		Bahn-Beamte und Arbeiter		Dritte Personen		Zusammen Personen		a. durch Unvorsichtigkeit der Verletzten oder Getödteten
		Anzahl der Unfälle.							verletzt	getödtet	beschäd.	getöd.	beschäd.	getöd.	beschäd.	getöd.	
34	Buschtéh-rader a. Kralup-Kladno	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Buschtéh-rader b. Prag-Wejbrbka	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Buschtéh-rader c. Pferde-Bahn																
35	Frankfurt-Hanauer	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
36	Galizische Carl-Ludwig-B.	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
37	Glückstadt-Elmshorner	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
38	Graz-Köflacher	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
39	Hessische Ludwigs-E.	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
40	Homburger	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
41	Kaiser Ferdinands Nordb.	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
42	Kaiserin Elisabeth a. Lokom.-Bahn	—	1	1	—	—	durch Selbstbewegung von Wagen	1	3	—	—	—	2	—	1	—	3	—	—
	Kaiserin Elisabeth b. Pferde-Bahn	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
43	Kirchheimer	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
44	Köln-Mindener (u. Gießener)	1	—	—	—	—	d. Auffahren eines Zuges auf einen anderen resp. auf eine leere Maschine	2	3	—	—	8	—	—	—	8	—	—	—
45	Kurf Friedr Wilh. Nordb	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
46	Leipzig-Dresdener	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
47	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
48	Lübeck-Büchener (u. Hambrg.)	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
49	Lüttich-Mastrichter	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
50	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz	—	2	—	—	—		2	—	—	2	—	—	—	2	—	—	—	—
51	a. Magdeburg-Halberstädter	1	—	—	—	—		1	27	5	1	2	—	—	28	7	—	—	—
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	c. Cöthen-Wegelebener	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
52	Mecklenburgische	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
53	Mohacs-Fünfkirchener	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
54	Neisse-Brieger	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
55	Niederländische Rhein-E.	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
56	Niederschlesische Zweigbahn	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
57	a. Oesterreichische nördliche	—	27	—	—	25		52	—	—	24	4	4	3	28	7	—	—	—
	b. Oesterreich. südöstliche	2	19	—	—	17		38	—	—	3	4	3	4	6	8	—	—	—
	c. Wien-Neu-Szönyer	—	1	—	—	1		2	—	—	2	2	1	1	3	3	—	—	—
58	Oppeln-Tarnowitzer	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
59	a. Pfälzische Ludwigsbahn	1	—	—	—	—		1	—	—	6	7	—	—	6	7	—	—	—
	b. Pfälzische Maximiliansb.	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	c. Neustadt-Dürtheimer	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
60	Rheinische	1	—	—	—	—		1	2	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—
61	a. Südbahn, Oesterreichische	2	1	—	—	—		3	1	—	1	1	—	—	2	1	1	—	—
	b. Nordtiroler	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	c. Venetianische u. Südtirol.	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
62	Süd-Norddeutsche	—	—	—	—	—	beim Aufsteigen auf den Zug	1	1	—	—	1	—	—	1	—	—	—	—
63	Taunus-Bahn	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
64	Theiß-Bahn	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
65	Tilsit-Insterburger	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
66	a. Thüringische	—	1	—	—	—		—	1	—	—	1	—	—	1	—	1	—	—
	b. Werra-E.	—	1	—	—			—	1	—	—	1	—	—	1	—	—	—	—
67	a. Warschau-Wiener	—	5	—	—	—		4	9	—	—	—	5	—	—	5	—	—	—
	b. Warschau-Bromberger	*	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Digitized by Google

296	297	298	299

(incl. ihres Aufenthalts auf den Bahnhöfen).

Außerdem wurden (unabhängig von den Unfällen ad Kol. 290) durch eigene Schuld der Betroffenen

Reisende				Bahnbeamte und Arbeiter						Dritte Personen								Zusammen Personen		
b. durch eigenmächtiges Öffnen der Wagenthüren		c. durch sonstige Ursachen		a. durch Unvorsichtigkeit bei Handhabung des Dienstes		b. durch unvorsichtiges Betreten der Bahn		c. durch sonstige Ursachen		a. durch unbefugtes oder unvorsichtiges Betreten der Bahn		b. durch Betreten der Geleise in gewinnsüchtiger Absicht		c. durch sonstige Ursachen					
verl.	get.	beschäd.	getöd.	beschäd.	getöd.	beschäd.	getöd.	beschäd.	getöd.	beschäd.	getöd.	beschäd.	getöd.	beschäd.	getöd.					
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	34a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- bc
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	35
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1	—	—	—	—	1	1	36
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	37
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	38
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	1	39
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	40
1	—	—	—	—	1	1	2	d. Abspringen v. Wagen	1	2	5	—	2	durch unvorsichtiges Fahren über einen Wegeübergang	—	1	5	11	41
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	42a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	43
—	1	—	—	5	8	—	—	durch Blitzschlag	1	—	1	2	—	2	—	—	7	13	44
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	45
—	—	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	2	1	46
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	47
—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	48
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	49
—	—	—	—	1	—	—	1	—	—	1	—	—	—	—	—	—	2	1	50
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	—	—	—	—	2	51a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- c
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	1	52
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	53
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	54
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	—	—	—	—	2	55
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	1	56
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	57a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- c
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	58
—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	59a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	1	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- c
1	—	—	—	3	5	—	—	—	—	1	4	—	1	—	—	—	5	10	60
—	—	—	—	7	4	6	4	—	1	5	3	—	1	—	—	—	19	13	61a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	2	- c
—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	62
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	63
—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	4	—	—	—	—	—	—	6	—	64
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	65
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	4	—	—	—	1	7	66a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	2	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	2	—	—	—	—	—	2	2	67a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- b

Digitized by Google

(Forts.) I. **Unfälle** a) bei fahrenden Zügen (incl. ihres Aufenthalts auf den Bahnhöfen).

1. Staatsbahnen.	300							301	302				
	Die Unfälle, bei denen Personen nicht verletzt, aber die Fahrzeuge erheblich beschädigt wurden, sind veranlaßt durch:								Bei diesen Unfällen (Kol. 300) wurden zerstört oder stark beschädigt:				
	a. Zusammenstoß zweier Züge.	b. Entgleisung.	c. unrichtiges Stellen der Weichen.	d. zu schnelles Einfahren in die Bahnhöfe.	e. Achsbrüche.	f. Auffahren v. Züge an stillstehende Wagen.	g. sonstige Ursachen.	zusammen.	a. Lokomotiven.	b. Tender.	c. Personenwagen.	d. Last- (u. Arbeits-) wagen.	e. sonstige Fahrzeuge.
	Anzahl der Unfälle.						Anz.	Unfälle.	Anzahl.				Anz.
1 Badische	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	
2 Bayerische (u. gepcht. Zwgb.)	—	—	—	—	—	—	durch Brand	2	—	—	—	2	Postwagen
3 Braunschweigische	1	—	1	—	2	2		6	5	—	—	23	
4 Hannoversche	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	
5 Main-Neckar	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	
6 Main-Weser	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	
7 Nassauische	—	—	1	—	—	—		1	—	—	3	—	
8 Preuß. a. Niederschles.-Märk.	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	
b. Schles. Gebirgsb.													
9 „ Ostbahn	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	
10 „ Saarbrücker (u. Trier)	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	
11 „ Westfälische	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	
12 Sächsische östliche	1	—	—	—	—	—		1	—	—	—	2	
13 „ westliche	3	—	1	—	—	—		4	5	2	1	6	
14 Württembergische	3	2	—	—	1	1	durch Kuppelbruch	8	2	—	1	15	
II. Privatbahnen													
a) unter Staatsverwaltg.													
15 Aach.-Düss. Ruhrorter a. Aach.-Düssel.	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	
b. Ruhrort-Crf.	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	
16 Bergisch-Märkische	—	4	—	—	—	1	d. Zerreißend. Kuppelung	6	1	—	—	16	
17 a. Löbau-Zittauer	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	
b. Zittau-Reichenberger	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	
18 a. Oberschlesische	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	
b. Breslau-Posen-Glogauer	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	
19 Stargard-Posener	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	
20 Rhein-Nahe-E.	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	
21 Wilhelms-Bahn	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	
b) in Privatverwaltung.													
22 Aachen-Mastrichter	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	
23 Albertsbahn	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	
24 Altona-Kieler	—	—	1	—	—	—	durch Radreifensprung	2	—	—	5	5	Draisinen
25 Aussig-Teplitzer	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	
26 Bayerische Ostbahnen	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	
27 Berlin-Anhaltische	—	—	—	—	1	—	durch Radreifensprung; durch Brand	3	—	—	1	1	
28 a. Berlin-Hamburger	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	
b. Hamburg-Bergedorfer													
29 Berlin-Potsdam-Magdebrg.	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	
30 Berlin-Stettiner a. Stammbahn	1	—	—	—	—	—	durch Radreifensprung	2	2	—	—	—	
b. Hinterpommer.	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	
c. Vorpommersche	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	
31 Böhmische Westbahn	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	
32 Breslau-Schweidnitz-Freib.	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	
33 Brünn-Rossitzer	—	1	—	—	—	—		1	—	—	—	2	

II. Privatbahnen. (Forts.)		300								301	302					
		(Forts.) I. **Unfälle** a) bei fahrenden Zügen (incl. ihres Aufenthalts auf den Bahnhöfen).														
		Die Unfälle, bei denen Personen nicht verletzt, aber die Fahrzeuge erheblich beschädigt wurden, sind veranlaßt durch:									Bei diesen Unfällen (Kol. 300) wurden zerstört oder stark beschädigt:					
		a. Zusammenstoß zweier Züge.	b. Entgleisung.	c. unrichtiges Stellen der Weichen.	d. zu schnelles Einfahren in die Bahnhöfe.	e. Achsbrüche.	f. Auffahren a. Züge an stehende Wagen.	g. sonstige Ursachen.		zusammen.	a. Lokomotiven.	b. Tender.	c. Personenwagen.	d. Last- (u. Arbeits-) wagen.	e. sonstige Fahrzeuge.	
		Anzahl der Unfälle.							Anz.	Unfälle.	Anzahl.					Anz.
34	Busch-têhrader a. Kralup-Kladno	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
	b. Prag-Wejhybka	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
	c. Pferde-Bahn															
35	Frankfurt-Hanauer	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
36	Galizische Carl-Ludwig-B.	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
37	Glückstadt-Elmshorner	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
38	Graz-Köflacher	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
39	Hessische Ludwigs-E.	—	1	—	—	—	—	. . . .	—	1	—	—	—	2	. . . .	—
40	Homburger	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
41	Kaiser Ferdinands Nordb.	2	3	—	—	1	—	d. Auffahren an einen vom Sturm getriebenen Wagen	1	7	3	1	—	11	. . . .	—
42	Kaiserin Elisabeth a. Lokom.-Bahn	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
	b. Pferde-Bahn	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
43	Kirchheimer	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
44	Köln-Mindener (u. Gießener)	1	—	—	—	1	—	durch Auffahren auf einen anderen Zug.	3	5	—	—	4	26	. . . .	—
45	Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
46	Leipzig-Dresdener	—	—	1	—	1	1	. . . .	—	3	—	—	—	13	. . . .	—
47	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth.)	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
48	Lübeck-Büchener (u. Hambrg.)	—	—	1	—	—	—	. . . .	—	1	1	—	—	2	. . . .	—
49	Lüttich-Mastrichter	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
50	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
51	a. Magdeburg-Halberstädter	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
	b. Magdebg.-Wittenbergesche	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
	c. Cöthen-Wegelebener	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
52	Mecklenburgische	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
53	Mohacs-Fünfkirchener	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
54	Neisse-Brieger	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
55	Niederländische Rhein-E.	—	—	—	—	—	3	. . . .	—	3	—	—	—	16	. . . .	—
56	Niederschlesische Zweigbahn	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
57	a. Oesterreichische nördliche	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
	b. Oesterreich. südöstliche	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
	c. Wien-Neu-Szönyer	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
58	Oppeln-Tarnowitzer	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
59	a. Pfälzische Ludwigsbahn	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
	b. Pfälzische Maximiliansb.	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
	c. Neustadt-Dürkheimer	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
60	Rheinische	1	1	—	—	—	—	. . . .	—	2	—	—	3	6	. . . .	—
61	a. Südbahn, Oesterreichische	5	11	7	—	—	11	. . . .	5	39	15	4	16	71	. . . .	2
	b. Nordtiroler	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
	c. Venetianische u. Südtirol.	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
62	Süd-Norddeutsche	1	—	—	1	—	—	. . . .	—	2	2	—	—	5	. . . .	—
63	Taunus-Bahn	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
64	Theiß-Bahn	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
65	Tilsit-Insterburger	—	—	—	—	—	1	. . . .	—	1	—	—	—	—	. . . .	—
66	a. Thüringische	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
	b. Werra-E.	—	—	—	—	—	—	d. Federbruch an Güterwagen	2	2	—	—	—	3	. . . .	—
67	a. Warschau-Wiener	—	1	—	—	—	—	. . . .	—	1	—	—	—	8	. . . .	—
	b. Warschau-Bromberger	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—

(Forts.) I. **Unfälle** b) **auf den Bahnhöfen,**

	I. Staatsbahnen.	303 a. Rangiren der Züge. Anz.	303 b. sonstige Ursachen.	304 Zusammen Anz.	304 Zusammen Verunglückte.	305 Bei diesen Unfällen (K. 303) wurden unverschuldet: Reisende beschä.	305 get.	306 Bahnbeamte und Arbeiter beschä.	306 get.	307 Dritte Personen beschä.	307 get.	308 Zusammen Personen beschä.	308 get.	309 Reisende durch Oeffnen der Wagenthüre beschä.	309 get.	310 Außerdem wurden (unabhängig von Bahnbeamte und a. durch ungeeignetes oder unvorsichtiges Verhalten d. Reisenden oder Verlassen d. Fahrzeuge beschä.	a. get.	b. durch Unvorsichtigkeit beim Aufspringen auf oder Abspringen von fahrenden Zügen beschä.	b. get.	c. durch ungeeignetes Betreten oder unvorsichtiges Ueberschreiten der Gleise beschä.	c. get.	d. durch unvorsichtige Handhabung des Dienstes beschä.	d. get.	e. durch Unvorsichtigkeit bei Verrichtung. v. Arbeiten beschä.	e. get.
1	Badische	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2	Bayerische (u. gpcht. Zwgb.)	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3	Braunschweigische	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—
4	Hannoversche	1		—	1	—	—	—	—	1	—	1	—	—	—	—	—	—	1	—	5	1	—	—	—
5	Main-Neckar	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—
6	Main-Weser	—	b. Herabfallen einer Kiste	1	1	—	—	1	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
7	Nassauische	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—
8	Preuß. a. Niederschl.-Märk. b. Schles. Gebirgsb.	—	durch Bruch eines Lastkrahns	1	1	—	—	1	1	—	—	1	1	—	—	—	—	7	3	2	5	2	1	—	—
9	Ostbahn	—	b. Zusammenstoß einer Draisine m. einer Maschine	1	1	—	—	1	—	—	—	1	—	—	—	1	1	2	4	—	—	3	2	42	1
10	Saarbrücker (u. Trier)	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	1	—	—	—	—	—	1
11	Westfälische	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
12	Sächsische östliche	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	2	—	—	—	—	—	—	—
13	westliche	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	1	2	—	1	—	—
14	Württembergische	6	durch Ausgleiten auf dem Eise	1	7	—	—	4	3	—	—	4	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	II. Privatbahnen. a) unter Staatsverwaltg.																								
15	Aach.-Düss. Ruhrorter a. Aach.-Düss.	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b. Ruhrort-Crf.	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	1	—	—	—	—
16	Bergisch-Märkische	6	b. Selbstbewegung d. Wagen	1	7	—	—	4	7	—	—	4	7	—	—	—	1	1	2	—	—	2	2	—	—
17	a. Löbau-Zittauer	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b. Zittau-Reichenberger	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
18	a. Oberschlesische	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	2	8	4	1	1	1	—	4	1
	b. Breslau-Posen-Glogauer	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—
19	Stargard-Posener	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	1	—	1	—	—	—	—
20	Rhein-Nahe-E.	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—
21	Wilhelms-Bahn	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	1	—	—	—	—
	b) in Privatverwaltung.																								
22	Aachen-Mastrichter	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
23	Alberts-Bahn	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—
24	Altona-Kieler	1		—	1	—	—	—	1	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
25	Aussig-Teplitzer	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
26	Bayerische Ostbahnen	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	—	—	1	1
27	Berlin-Anhaltische	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	5	2	—	—	—	—	6	—
28	a. Berlin-Hamburger b. Hamburg-Bergedorfer	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	1	—	2	—	—	—	—
29	Berlin-Potsdam-Magdebgr.	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	1	6	—	1	—
30	Berlin-Stettin. a. Stammbahn	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	—	—	8	—	2	—
	b. Hinterpommersche	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	1	—	—	—
	c. Vorpommersche	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	1	—
31	Böhmische Westbahn	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
32	Breslau-Schweidnitz-Freib.	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—
33	Brünn-Rossitzer	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Digitized by Google

310	311	312	313	314

auf der Bahn und bei nicht im Gange befindlichen Zügen.

den Unfällen ad Kol. 303) durch eigene Schuld der Betroffenen								Die Unfälle, bei denen Personen nicht verletzt, aber die Fahrzeuge erheblich beschädigt wurden, sind veranlaßt durch:							
Arbeiter				Dritte Personen											
f. durch sonstige Ursachen				a. durch unbefugtes oder unvorsichtiges Betreten der Bahn, der Bahnhöfe oder Geleise		b. durch sonstige Ursachen		Zusammen Personen		a. Rangiren der Züge.	b. Anfahren der Züge an stillstehende Wagen.	c. Entgleisung.	d. unrichtiges Stellen der Weichen.	e. Achsbrüche.	f. sonstige Ursachen.	Zusammen
verl.	get.			verl.	get.			verl.	get.	Anzahl der Unfälle.					uns.	uns.	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	3	—	1	—	—	5	1
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	2	2
—	—	—	1	—	—	1	2	1	—	1	—	—	—	1	—	2	3
—	—	—	2	—	—	1	8	—	—	—	—	—	2	—	—	2	4
—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6
—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	in Folge versäumter Kuppelung	1	7
—	—	—	—	—	—	11	9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8
—	—	1	—	—	—	49	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9
—	—	2	—	—	—	4	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11
—	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12
—	—	—	—	—	—	2	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	13
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	—	—	1	—	durch Bandagenbruch - Selbstentzündung	1½ 1½	7	14
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	15a
—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- b.
—	—	2	—	—	—	5	5	—	—	1	—	—	—	—	—	1	16
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	17a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- b
—	—	—	—	beim Entladen von Frachtstücken		1	16	8	—	—	—	—	—	—	—	—	18a
—	—	1	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- b
—	—	—	—	—	—	—	3	2	—	—	—	—	—	—	—	—	19
—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	20
—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	21
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22
—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	b. Selbstbeweg. von Wagen	1	23
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	24
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	25
c. unvorsicht. Spielen mit Rollwagen	—	1	—	—	—	—	1	4	—	—	—	—	—	—	—	—	26
b. Beladen von Wagen	1	—	—	—	—	—	13	2	3	—	2	1	—	—	—	6	27
—	—	—	1	—	—	—	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	28
—	—	—	—	—	—	—	9	1	—	—	—	—	—	—	—	—	29
—	—	1	—	—	—	12	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	30a
—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- b
—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- c
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	—	—	—	—	—	4	31
—	—	1	—	—	—	2	—	1	—	—	—	—	—	—	—	1	32
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	33

Digitized by Google

II. Privatbahnen.
(Forts.)

303 | 304 | 305 | 306 | 307 | 308 | 309 | 310

(Forts.) I. **Unfälle** b) **auf den Bahnhöfen,**

Die Unfälle im Betriebsjahre 1865, bei denen Personen (ohne eigene Schuld) beschädigt oder getödtet wurden, sind veranlaßt durch:

		a. Rangiren der Züge.	b. sonstige Ursachen.	Zusammen	Bei diesen Unfällen (K. 303) wurden unverschuldet: Reisende		Bahnbeamte und Arbeiter		Dritte Personen		Zusammen Personen		Reisende durch Oeffnen der Wagenthür		Außerdem wurden (unabhängig von Bahnbeamte und a. durch unzeitiges oder unvorsichtiges Bewegen oder Verwirren d. Fahrzeuge		b. durch Unvorsichtigkeit beim Wagenschieben und Rangiren der Züge		c. durch unzeitiges Betreten oder unvorsichtiges Ueberschreiten des Geleises		d. durch unvorsichtige Handhabung des Dienstes		e. durch Unvorsichtigkeit bei Bau, Bewachung, Arbeiten
		Anz.		Anz.	Unfälle.	beschä.	get.	beschä.	get.	beschä.	get.	beschä.	get.	beschä.	get.	beschä.	get.	beschä.	get.	beschä.	get.	beschä.	get.	beschä.	get.
34	Buschtêhrader a. Kralup-Kladno	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b. Prag-Weihybka	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	c. Pferde-Bahn																								
35	Frankfurt-Hanauer	1	. . . . .	—	1	—	—	1	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
36	Galizische Carl-Ludwig-B.	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—
37	Glückstadt-Elmshorner	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
38	Graz-Köflacher	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
39	Hessische Ludwigs-E.	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—
40	Homburger	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
41	Kaiser Ferdinands Nordb.	—	1) Selbstbewegg d. Wagen 1) 2) Zusammenstoßen im Zuge 1)	2	—	—	1	1	—	—	1	1	—	—	1	—	6	—	—	1	2	—	2	—
42	Kaiserin Elisabeth a. Lokom.-Bahn	2	. . . . .	—	2	—	—	3	—	—	—	3	—	—	—	—	2	—	—	—	1	—	—	—	—
	b. Pferde-Bahn	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
43	Kirchheimer	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
44	Köln-Mindener (u. Gießener).	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	7	—	1	2	1	2	—	—
45	Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
46	Leipzig-Dresdener	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	3	—	—	—	—	—	—	—
47	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth).	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
48	Lübeck-Büchener (u. Hambg.)	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—
49	Lüttich-Mastrichter	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
50	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	1	. . . . .	—	1	—	—	1	—	—	—	1	—	—	—	—	7	2	1	—	5	—	3	—	—
51	a. Magdeburg-Halberstadter	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	—	—	1	—	1	1	—	—
	b. Magdebg.-Wittenbergesche	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	2	—	—	—	—	—	—	—	—
	c. Cöthen-Wegelebener	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
52	Mecklenburgische	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—
53	Mohacs-Fünfkirchener	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
54	Neisse-Brieger	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
55	Niederländische Rhein-E.	2	. . . . .	—	2	—	—	2	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
56	Niederschlesische Zweigbahn	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
57	a. Oesterreichische nördliche	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b. Oesterreich. südöstliche	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	c. Wien-Neu-Szönyer	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
58	Oppeln-Tarnowitzer	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
59	a. Pfälzische Ludwigsbahn	6	. . . . .	—	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	2	—	—	1	2	3	1	—	—
	b. Pfälzische Maximiliansb.	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	c. Neustadt-Dürkheimer	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
60	Rheinische	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	3	3	—	1	—	—	1	1	—
61	a. Südbahn, Oesterreichische	1	. . . . .	—	1	—	—	2	—	—	—	2	—	—	—	1	—	6	1	1	1	4	—	1	6
	b. Nordtiroler	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	c. Venetianische u. Südtirol.	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
62	Süd-Norddeutsche	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
63	Taunus-Bahn	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
64	Theiß-Bahn	1	. . . . .	—	1	1	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—
65	Tilsit-Insterburger	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—
66	a. Thüringische	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	3	—	—	—	—	2	1	—
	b. Werra-E.	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—
67	a. Warschau-Wiener	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b. Warschau-Bromberger	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Digitized by Google

310	311	312	313	314

auf der Bahn und bei nicht im Gange befindlichen Zügen.

den Unfällen ad Rel. 303) durch eigene Schuld der Betroffenen									Die Unfälle, bei denen Personen nicht verletzt, aber die Fahrzeuge erheblich beschädigt wurden, sind veranlaßt durch:								
Arbeiter		Dritte Personen				Zusammen Personen			a.	b.	c.	d.	e.	f.			
f. durch sonstige Ursachen		a. durch unbefugtes oder unvorsichtiges Betreten der Bahn, der Bahnhöfe oder anderer		b. durch sonstige Ursachen					Rangiren der Züge.	Anfahren der Züge an stillstehende Wagen.	Entgleisung.	unrichtiges Stellen der Weichen.	Achsebrüche.	sonstige Ursachen.		Zusammen	
verh.	ges.	verh.	ges.	verh.	ges.	verh.	ges.		Anzahl der Unfälle.					unv.		unv.	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	34 a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	35
—	—	—	1	—	—	—	2	—	1	—	—	—	—	—	1	—	36
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	37
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	38
—	—	—	—	—	—	1	—	1	—	—	—	—	—	1	2	—	39
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	40
d. Sturz vom Wagen	—	1	—	—	d. Besteigen d. Wagen	—	1	11	3	7	1	6	4	—	durch Zusammenstoß	1	19	41
—	—	—	3	—	—	—	—	3	3	—	—	—	—	—	—	—	—	42 a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	43
—	—	3	1	—	—	—	—	9	10	—	—	—	—	—	—	—	—	44
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	2	—	1	—	—	—	4	45
—	—	—	—	—	—	—	—	4	—	—	1	—	—	—	—	—	1	46
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	47
—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	48
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	49
—	—	1	1	—	—	—	—	17	3	—	—	—	—	—	—	—	—	50
—	—	—	—	—	—	—	—	3	2	—	—	—	—	—	—	—	—	51 a
1 Unvorsichtigkeit bei Verrichtung der Dienstleistung	1	—	—	—	—	—	—	3	2	—	—	—	—	—	—	—	—	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- c
—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	52
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	53
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	54
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	—	—	—	4	55
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	56
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	57 a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- c
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	58
—	—	—	—	—	—	—	—	5	5	—	—	—	—	—	d. Reißen eines Seiles an der Trajekt-Anstalt	1	1	59 a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- c
—	—	—	—	—	—	—	—	4	6	—	—	—	—	—	—	—	—	60
—	—	2	—	—	—	—	—	15	8	5	7	2	1	—	—	4	19	61 a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- c
g Unvorsicht. beim Transport v. Mat. a. Bahnw.	2	—	—	—	b. Bestrig. ein. Wagens	1	—	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	62
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	63
—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	64
—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	65
—	—	—	—	—	—	—	—	3	4	—	—	—	—	—	—	—	—	66 a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	67 a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- b

Digitized by Google

	I. Staatsbahnen.	315 (Forts.) I. Unfälle. Bei diesen Unfällen (Kol. 313) wurden zerstört oder stark beschädigt: a. Lokomotiven.	b. Tender.	c. Personenwagen.	d. Last- (u. Arbeits-) wagen.	e. sonstige Fahrzeuge.	Anz.	316 von ... bis Ende 1864.	317 II. Achsbrüche. In den früheren Jahren: bei Lokomotiven.	318 bei Tendern.	319 a. bei eigenen Personenwagen.	319 b. bei fremden Personenwagen.	320 a. bei eigenen Lastwagen.	320 b. bei fremden Lastwagen.	321 Im Betr.-Jahre: bei Lokomotiven.	322 bei Tendern.	323 a. bei eigenen Personenwagen.	323 b. bei fremden Personenwagen.
		Anzahl.							Anzahl der Achsbrüche.							Anzahl der Achs.			
1	Badische	—	—	—	10		—	1840	8	5	2*	—	190*	—	—	—	—	—	—
2	Bayerische (u. gpcht. Zwgb.)	1	—	4	9		—	1845	S. 320a	S. 320a	S. 320a	S. 320a	165*	S. 320a	1	2	—	—	
3	Braunschweigische	—	—	—	5		—	1857	2	—	1	—	6	2	—	—	—	—	
4	Hannoversche	—	—	—	—		—	1847	7	10	7	—	104	—	—	—	—	—	
5	Main-Neckar	—	—	—	—		—	1846	—	5	3	—	21	—	—	—	—	—	
6	Main-Weser	—	—	—	—		—	1850	—	2	6	—	14	17	—	—	—	—	1
7	Nassauische	—	—	—	2		—	1863	—	—	—	1	1	—	—	—	—	—	
8	Preuß. a. Niederschl.-Märk. b. Schles. Gebirgsb.	—	—	—	—		—	1850	14	2	5	—	100	—	1	—	—		
9	" Ostbahn	—	—	—	—		—	1854	8	2	1	—	3	—	3	—	—	—	
10	" Saarbrücker (u. Trier)	—	—	—	—		—	1852	3	4	—	—	1	29	1	—	—	—	
11	" Westfälische	—	—	—	—		—	1850	2	—	5	—	15	1	—	1	—	—	
12	Sächsische östliche	—	—	—	—		—	1847	1	11	9	—	19	—	—	—	—	—	
13	" westliche	—	—	—	—		—	1843	1	8	3	—	52	—	—	6	—	—	
14	Württembergische	7	—	1	38		—	1854	9	7	3	—	28	2	—	3	—	—	
	II. Privatbahnen.																		
	a) unter Staatsverwaltg.																		
15	Aach.-Düss. Ruhrorter: a. Aach.-Düss.	—	—	—	—		—	1851	2	2	6	—	31	—	—	—	—	—	
	b. Ruhrort-Crf.	—	—	—	—		—												
16	Bergisch-Märkische	—	—	—	1		—	1841	7	3	14	—	69	—	—	2	—	—	
17	a. Löbau-Zittauer	—	—	—	—		—	1848	—	4	1	—	4	—	—	—	—	—	
	b. Zittau-Reichenberger	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
18	a. Oberschlesische	—	—	—	—		—	1842	4	—	—	—	108	2	12	—	—	—	
	b. Breslau-Posen-Glogauer	—	—	—	—		—												
19	Stargard-Posener	—	—	—	—		—	1848	—	—	1	—	5	—	—	—	—	—	
20	Rhein-Nahe-E.	—	—	—	—		—	1861	1	—	—	—	—	1	1	—	—	—	
21	Wilhelms-Bahn	—	—	—	—		—	1846	5	—	1	—	9	1	—	—	—	—	
	b) in Privatverwaltung.																		
22	Aachen-Mastrichter	—	—	—	—		—	1854	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	
23	Alberts-Bahn	—	—	—	2		—	1855	—	—	—	—	35	—	—	—	—	—	
24	Altona-Kieler	—	—	—	—		—	1844	2	1	6	S. 319a	33	S. 320a	—	—	—	—	
25	Aussig-Teplitzer	—	—	—	—		—	1859	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	
26	Bayerische Ostbahnen	—	—	—	—		—	1858	1	1	—	—	—	1	—	—	—	—	
27	Berlin-Anhaltische	2	—	—	9	Postwagen	1	1841	15	—	7	—	45	—	1	—	2	—	
28	a. Berlin-Hamburger b. Hamburg-Bergedorfer	—	—	—	—		—	1848	7	1	—	—	48	29	—	—	—	—	
29	Berlin-Potsdam-Magdebgr.	—	—	—	—		—	1856	12	3	—	—	12	—	—	—	—	—	1
30	Berlin-Stettin. a. Stammbahn	—	—	—	—		—	1852	5	—	2	—	17	—	—	—	—	—	
	b. Hinterpommersche	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	c. Vorpommersche	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
31	Böhmische Westbahn	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
32	Breslau-Schweidnitz-Freib.	—	—	—	6		—	1852	1	—	—	—	58	—	3	—	—	—	
33	Brünn-Rossitzer	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	

324		325	326	327	328	
Achsbrüche.						
1865						
a. bei eigenen Lastwagen.	b. bei fremden Lastwagen.	Zusammen bis Ende 1865 Achsbr.	Die Achsbrüche sind vorzugsweise vorgekommen:	Die Achsbrüche (Kol. 325) haben stattgefunden in einem Zeitraume von Jahren:	Durchschnittlich kommen auf ein Jahr Achsbr.	
—	—	205	bei Güterwagen mit eisernen Achsen von 5¼" Durchmesser in der Nabe	25	8,2	1
12	—	180	„ Lastwagen	21	8,57	2
2	3	16	„ vierrädrigen Lastwagen-Achsen von geschmiedetem Eisen und 3¾ — 4¼" im Durchmesser	9	1,78	3
2	—	130	„ Güterwagen	18	7,22	4
—	—	29	„ vierrädr. Güterwagen mit eisernen Achsen, welche in der Nabe (Bruchstelle) 3" 8‴ stark waren .	20	8,45	5
—	1	41	„ Lastwagen-Achsen unter 4½" im Durchmesser	16	2,56	6
—	—	2	„ einer Personen- und einer Güterwagen-Achse	3	0,67	7
—	—	122	„ Lastwagen mit Patent-Bündelachsen	16	7,63	8
—	—	17	„ Schnellzugs-Maschinen nach Crampton'schem System mit Blindachsen von 5" Durchmesser .	12	1,42	9
2	3	43	„ Kohlen- und Güterwagen-Achsen der Französischen Ostbahn	14	3,07	10
—	—	24	„ vierrädrigen offenen Güterwagen von 100 Ctr. Tragfähigkeit mit eisernen Bündel-Achsen von 4" Stärke	15	1,60	11
—	—	40	„ eisernen Güterwagen-Achsen von 3¾" Durchmesser	19	2,11	12
1	—	71	„ „ „ „ „ verschiedenen Dimensionen	23	3,09	13
1	3	56	„ Tendern zu Schnellzugs-Maschinen mit schmiedeeisernen Achsen	11	5,09	14
4	—	45	bei bedeckten Güterwagen mit Achsen von gewalztem Eisen	15	3,0	15
2	—	97	bei 4rädr. Güterwagen. Die in den früheren Jahren gebrochenen Achsen waren theils Patent-Bündelachsen, theils Feinkorn geschmiedet; von den 4 in 1865 gebroch. waren 3 Feinkorn geschm., 1 gewöhnlich geschmiedet	25	3,88	16
1	—	10	bei eisernen Tenderachsen v. 3½ u. 3⅞" u. dergl. Lastwagenachsen v. 3⅝ u. 4⅜" Durchmesser	17	0,59	17a
—	—	—	. . . . .	—	—	- b
—	—	126	„ 6rädr., mit engl. Patent-Achsen versehenen Lastwagen u. 3¾" Durchmesser in der Nabe	24	5,25	18
—	—	6	„ Lastwagen mit Patent-Bündelachsen von 2¾—3⅛" Durchmesser	17	0,35	19
—	1	4	„ fremden Lokomotiv- und Wagen-Achsen	5	0,80	20
—	—	16	„ Güterwagen mit Patent-Bündelachsen von 3¼—4" Durchmesser	20	0,8	21
—	—	3	bei Güterwagen mit Patent-Bündelachsen	12	0,25	22
3	—	38	„ den für die Zweigbahnen bestimmten Kohlenwagen mit 3¼" starken Achsen von Walzeisen .	11	3,45	23
—	—	42	„ 6rädrigen Personenwagen und bei 4-, 6- und 8rädrigen Güterwagen mit Achsen von 3⅝—4" Durchmesser, mit kurzen Naben	22	1,90	24
—	—	2	bei Lastwagen mit Hohlachsen	7	0,28	25
—	2	5	„ fremden Tender- und Güterwagen-Achsen	7	0,71	26
—	—	70	„ Güterwagen mit Patent-Bündelachsen von 3⅞" Durchmesser	25	2,80	27
—	—	85*	„ 4- und 8rädrigen Güterwagen mit Patent-Bündelachsen	18	4,72	28
—	—	28	„ Lokomotiven und Lastwagen mit Patent-Bündelachsen	10	2,80	29
—	—	24	„ Güterwagen mit Patent-Bündelachsen von 3½—3⅝" Durchmesser	14	1,71	30a
—	—	—	. . . . .	—	—	- b
—	—	—	. . . . .	—	—	- c
—	—	—	. . . . .	—	—	31
1	—	63	bei Lastwagen mit schmiedeeisernen Achsen von 3⅞" Stärke in der Nabe	14	4,50	32
—	—	—	. . . . .	—	—	33

	II. Privatbahnen. (Forts.)	315 (Forts.) I. Unfälle. Bei diesen Unfällen (Kol. 313) wurden zerstört oder stark beschädigt: a. Lokomotiven.	b. Tender.	c. Personenwagen.	d. Last- (u. Arbeits-) wagen.	e. sonstige Fahrzeuge.	316 von ... bis Ende 1864.	317 II. Achsbrüche. In den früheren Jahren: bei Lokomotiven.	318 bei Tendern.	319 a. bei eigenen Personenwagen.	319 b. bei fremden Personenwagen.	320 a. bei eigenen Lastwagen.	320 b. bei fremden Lastwagen.	321 Im Betr.-Jahre: bei Lokomotiven.	322 bei Tendern.	323 a. bei eigenen Personenwagen.	323 b. bei fremden Personenwagen.
		Anzahl.						Anzahl der Achsbrüche.							Anzahl der Achs-			
34	Buschtêhrader a. Kralup-Kladno	—	—	—	—	. . . .	1863	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—
	b. Prag-Weshybka	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	c. Pferde-Bahn																
35	Frankfurt-Hanauer	—	—	—	—	. . . .	1848	2	—	1	—	1	6	2	—	—	—
36	Galizische Carl-Ludwig-B.	—	—	—	5	. . . .	1859	—	4	—	—	10	1	—	—	—	—
37	Glückstadt-Elmshorner	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
38	Graz-Köflacher	—	—	—	—	. . . .	1860	—	—	—	—	1	1	—	—	—	—
39	Hessische Ludwigs-E.	—	—	—	2	. . . .	1860	1	—	—	—	—	2	1	1	—	—
40	Homburger	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
41	Kaiser Ferdinands Nordb.	8	—	3	36	. . . .	1857	2	5	1	—	225*) 20	3	2	15	—	—
42	Kaiserin Elisabeth a. Lokom.-Bahn	—	—	—	—	. . . .	1859	—	4	—	—	8	2	—	7	—	—
	b. Pferde-Bahn	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
43	Kirchheimer	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
44	Köln-Mindener (u. Gießener)	—	—	—	—	. . . .	1846	2	10	1	2	42	22	—	—	—	—
45	Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	3	—	—	7	. . . .	1848	—	2	—	3	3	8	—	—	—	—
46	Leipzig-Dresdener	1	—	—	3	. . . .	1849	7	4	3	—	38	—	—	—	—	—
47	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth.)	—	—	—	—	. . . .	1836	6	2	4	—	—	—	1	—	—	—
48	Lübeck-Büchener (u. Hambrg.)	—	—	—	—	. . . .	1851	—	—	3	—	29	2	—	—	—	—
49	Lüttich-Mastrichter	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
50	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	—	—	—	—	. . . .	1854	6	1	1	—	1	2	2	—	—	—
51	a. Magdeburg-Halberstädter	—	—	—	—	. . . .	1855	1	—	—	—	7	—	—	—	—	—
	b. Magdebg.-Wittenbergesche	—	—	—	—	. . .	1849	—	1	2	—	6	—	—	—	—	—
	c. Cöthen-Wegelebener	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
52	Mecklenburgische	—	—	—	—	. . . .	1847	—	—	—	—	21	—	—	—	—	—
53	Mohacs-Fünfkirchener	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
54	Neisse-Brieger	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
55	Niederländische Rhein-E.	—	—	—	3	. . . .	1855	12	—	—	10	1	—	6	—	—	—
56	Niederschlesische Zweigbahn	—	—	—	—	. . . .	1847	—	—	—	—	12	—	—	—	—	—
57	a. Oesterreichische nördliche	—	—	—	—	. . . .	1856	14	33	2	1	77	4	1	9	1	—
	b. Oesterreich. südöstliche	—	—	—	—	. . . .	1856	3	6	4	—	135	5	1	3	—	—
	c. Wien-Neu-Szönyer	—	—	—	—	. . . .	1856	2	1	2	—	44	—	—	—	—	—
58	Oppeln-Tarnowitzer	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
59	a. Pfälzische Ludwigsbahn	—	—	—	3	. . . .	1859	—	2	—	—	30	—	—	—	—	—
	b. Pfälzische Maximiliansb.	—	—	—	—	. . . .	1863	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—
	c. Neustadt-Dürkheimer	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
60	Rheinische	—	—	—	—	. . . .	1850	7	1	1	—	15	2	—	—	—	—
61	a. Südbahn, Oesterreichische	6	1	—	32	. . . .	1860	20	23	2	5	102	4	6	6	—	—
	b. Nordtiroler	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	c. Venetianische u. Südtirol.	—	—	—	—	. . . .	1843	21	—	7	—	23	—	2	—	—	—
62	Süd-Norddeutsche	—	—	—	—	. . . .	1859	2	—	—	—	1	4	3	—	—	—
63	Taunus-Bahn	—	—	—	—	. . . .	1840	19	4	4	—	23	1	—	—	1	—
64	Theiß-Bahn	—	—	—	—	. . . .	1858	—	—	1	—	5	6	—	—	—	—
65	Tilsit-Insterburger	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
66	a. Thüringische	—	—	—	—	. . . .	1846	7	13	12	2	38	14	—	—	—	—
	b. Werra-E.	—	—	—	—	. . . .	1859	—	1	—	—	—	2	—	—	—	—
67	a. Warschau-Wiener	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b. Warschau-Bromberger	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

324	325	326	327	328	
		Achsbrüche.			
1865 a. bei eigenen Lastwagen. Achsbr.	1865 b. bei fremden Lastwagen. Achsbr.	Zusammen bis Ende 1865 Achsbr.	Die Achsbrüche sind vorzugsweise vorgekommen:	Die Achsbrüche (Kol. 325) haben stattgefunden in einem Zeitraume von Jahren:	Durchschnittlich kommen auf ein Jahr Achsbr.	
—	—	2	bei Kohlenwagen mit Hohlachsen	3	0,67	34a
—	—	—		—	—	- bc
1	—	13	bei Lastwagen	17	0,77	35
2	—	17	„ vierrädrigen Güterwagen mit englischen Hohlachsen von 4″ Nabenstärke	7	2,43	36
—	—	—		—	—	37
—	—	2	bei Kohlenwagen	6	0,33	38
—	—	5	„ fremden Güterwagen und ungekuppelten Lokomotiven mit 6″ starken schmiedeeisernen Triebachsen	6	0,83	39
—	—	—		—	—	40
18	10	301	bei Kohlenwagen und Tendern	9	33,44	41
—	—	21	„ sechsrädrigen Tendern und vierrädrigen Lastwagen	7	3,0	42a
—	—	—		—	—	- b
—	—	—		—	—	43
11	5	95	bei eisernen Bündel- und Gußstahlachsen an 4- und 6rädrigen Güter- und Koulissenwagen	20	4,75	44
—	4	20	„ offenen Güterwagen mit eisernen Achsen von 3½—4″ Nabenstärke	18	1,11	45
1	1	54	„ Lastwagen	17	3,18	46
—	—	13	„ eisernen Achsen der alten Personenwagen von unter 3″ Durchmesser und bei Kurbelachsen der Maschinen	30	0,43	47
2	—	36	„ Güterwagen mit Achsen von gehärtetem Gußstahl von 3¼″ Durchmesser	14	2,57	48
—	—	—		—	—	49
1	1	15	bei Lokomotiv-Achsen	12	1,25	50
—	—	8	„ Lastwagen mit schmiedeeisernen Achsen von 3⅝″ Durchmesser	11	0,73	51a
—	—	9	„ Lastwagen mit Stahlachsen von 3¼ und 3½″ Durchmesser in der Nabe	17	0,53	- b
—	—	—		—	—	- c
—	—	21	bei Güterwagen mit eisernen Achsen von 3½″ (engl.) im Durchmesser	19	1,11	52
—	—	—		—	—	53
—	—	—		—	—	54
3	1	33	bei Lokomotiven	11	3,0	55
—	—	12	„ offenen 4- und 8rädrigen Güterwagen mit 3½—3¾″ starken Patent-Bündelachsen	19	0,63	56
14	—	156	„ Lastwagen mit Hohlachsen, deren Stummel 3¼″ stark waren	10	15,6	57a
13	—	170	„ Lastwagen mit Hohlachsen, deren Stummel 3¼″ stark waren	10	17,0	- b
1	—	50	„ Lastwagen mit Hohlachsen, deren Stummel 3¼″ stark waren	10	5,0	- c
—	—	—		—	—	58
9	—	41	bei Lastwagen mit gewöhnlichen Achsen aus Gußeisen mit Oelschmier-Einrichtung	7	5,86	59a
—	—	1	„ bei Kohlenwagen	3	0,33	- b
—	—	—		—	—	- c
—	—	26	bei Krumm-Achsen der Lokomotiven und bei 3½″ starken Achsen der Lastwagen	16	1,63	60
8	—	176	„ bei Lastwagen	6	29,33	61a
—	—	—		—	—	- b
1	—	54	bei Lokomotiven und Güterwagen	23	2,46	- c
—	—	10	„ Personenzugs-Maschinen	7	1,43	62
—	—	52	„ Kurbel-Achsen der Lokomotiven und bei Lastwagen mit schmiedeeisernen Achsen von 3⅞″ Nabenstärke	26	2,0	63
1	—	13	„ bed. Lastwagen mit schmiedeeisernen Vollachsen, welche cylindrisch, packettirt und gewalzt waren und zwischen den Rädern 5″ und in der Nabenöffnung 4⅞″ Durchmesser hatten	8	1,625	64
—	—	—		—	—	65
—	—	86	bei Güterwagen mit Bündelachsen von 3¾″ Stärke	19	4,52	66a
—	—	3	„ Lastwagen	7	0,43	- b
—	—	—		—	—	67a
—	—	—		—	—	- b

	I. Staatsbahnen.	329		330		331	332	333	334	335	336	337	338
		III. Schienenbrüche.						IV. Verkehrs-Störungen im Betriebs-Jahre 1865.					
		In den früheren Jahren (seit dem Bestehen d. Bahn)		Im Betr.-Jahre 1865		Zusammen bis Ende 1865.	Gewicht der gebrochenen Schienen pro laufenden Fuß	Dieselben sind veranlaßt durch:					Dauer der Unterbrechung.
		a. bei Stuhlschienen.	b. bei breitbasigen.	a. bei Stuhlschienen.	b. bei breitbasigen.			Einsturz von Bauwerken.	Dammrutschung.	Schneefall.	Wasserfluthen.	sonstige Ereignisse.	
		Anzahl der Brüche.		Anzahl der Brüche.		Schienenbr.	Z.-Pfd.	Anzahl der Verkehrs-Störungen.					Tage.
1	Badische	—	25	—	11	36	23,5	—	—	—	—		—
2	Bayerische (u. gep. Zweigb.)	—	181	—	8	189	14,2—23,5	—	—	—	—		—
3	Braunschweigische	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—		2
4	Hannoversche	—	91	—	9	100	20—22	—	—	—	—		—
5	Main-Neckar	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—
6	Main-Weser	—	7	—	1	8	20,24	—	—	—	—		—
7	Nassauische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—
8	Preuß. a. Niederschl.-Märk. b. Schles. Gebirgsb.	—	294	—	13	307	15,6—22,9	—	—	—	—		—
9	" Ostbahn	—	1	—	—	1	20,75	—	—	—	—		—
10	" Saarbrücker (u. Trier)	13	9	—	—	22	24 u. 24,5	—	—	—	—		—
11	" Westfälische	1	—	2	2	5	20,58	—	—	—	—		—
12	Sächsische östliche	—	146	—	—	146	14—17	—	—	—	—		—
13	Sächsische westliche	26	94	—	13	133	11 u. 16	—	—	—	—		—
14	Württembergische	—	—	—	1	1	19,05	—	—	—	—		—
	II. Privatbahnen												
	a) unter Staatsverwaltg.												
15	Aach.-Düss. / Ruhrorter a. Aach.-Düsseld.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—
	b. Ruhrort-Cref.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—
16	Bergisch-Märkische	128	—	—	12	140	22,75	—	—	—	—		—
17	a. Löbau-Zittauer	—	2	—	2	4	19,0	—	—	—	—		—
	b. Zittau-Reichenberger	—	—	—	1	1	19,0	—	—	—	—		—
18	a. Oberschlesische	17	34	—	4	55	14,0—22,28	—	—	—	—		—
	b. Breslau-Posen-Glogauer	—	2	—	—	2	20,57	—	—	—	—		—
19	Stargard-Posener	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—
20	Rhein-Nahe-E.	—	1	—	—	1	—	—	—	—	—		—
21	Wilhelms-Bahn	—	64	—	6	70	22,0	—	—	—	—		—
	b) in Privatverwaltung.												
22	Aachen-Mastrichter	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—
23	Albertsbahn	—	—	—	1	1	17,5	—	—	—	—		—
24	Altona-Kieler	—	13	—	4	17	17,90	—	—	—	—		—
25	Aussig-Teplitzer	—	2	—	—	2	22,0	—	—	—	—		—
26	Bayerische Ostbahnen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—
27	Berlin-Anhaltische	13	34	14	1	62	18,7—19,6 u. 22,3	—	—	—	—		—
28	a. Berlin-Hamburger / b. Hamburg-Bergedorfer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—
29	Berlin-Potsdam-Magdebrg.	46	1	6	—	53	17,5—20,11	—	—	—	—		—
30	Berlin-Stettiner a. Stammbahn	—	34	—	4	38	15, 18¾, 21 u. 22½	—	—	—	—		—
	b Hinterpommer.	—	91	—	7	98	15 u. 23	—	—	—	—		—
	c. Vorpommersche	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—
31	Böhmische Westbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—
32	Breslau-Schweidnitz-Freib.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—
33	Brünn-Rossitzer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1		1

	II. Privatbahnen. (Forts.)	329	330	331	332	333	334	335	336	337	338
		III. Schienenbrüche.				IV. Verkehrs-Störungen im Betriebs-Jahre 1865.					
		In den früheren Jahren (seit dem Bestehen d. Bahn)		Im Betr.-Jahre 1865							
		a. bei Stuhlschienen.	b. bei breitbasigen.	a. bei Stuhlschienen.	b. bei breitbasigen.	Zusammen bis Ende 1865.	Gewicht der gebrochenen Schienen pro laufenden Fuß	Einsturz von Bauwerken.	Dammrutschung.	Schneefall.	Wasserfluthen.	sonstige Ereignisse.	Dauer der Unterbrechung.
		Anzahl der Brüche.				Schienenbr.	Pfd.	Anzahl der Verkehrs-Störungen.					Tage.
34	Buschtêhrader a. Kralup-Aladno	—	1	—	—	1	22,4	—	—	—	—	. . . .	—
	b. Prag-Wejhybka												
	c. Pferde-Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
35	Frankfurt-Hanauer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
36	Galizische Carl-Ludwig-B.	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	. . . .	1
37	Glückstadt-Elmshorner	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
38	Graz-Köflacher	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
39	Hessische Ludwigs-E.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
40	Homburger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
41	Kaiser Ferdinands Nordb.	818	8	—	—	826	12,66 resp. 23,0	1	—	1	—	 1	8
42	Kaiserin Elisabeth a. Lokom.-Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
	b. Pferde-Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
43	Kirchheimer	—	—	1	—	1	—	—	—	—	—	. . . .	—
44	Köln-Mindener (u. Gießener)	1	130	—	26	157	20—24	—	—	—	—	. . . .	—
45	Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
46	Leipzig-Dresdener	—	32*	—	7	39	—	—	—	—	—	. . . .	—
47	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	104	—	—	—	104	9,0	—	—	—	—	. . . .	—
48	Lübeck-Büchener (u. Hambrg.)	—	1	—	—	1	21,1	—	—	—	—	. . . .	—
49	Lüttich-Mastrichter	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
50	Magdb.-Cöthen-Halle-Leipz.	—	—	1	—	1	21,0	—	—	—	—	. . . .	—
51	a. Magdeburg-Halberstädter	4	5	1	4	14	17,0 u. 20,66	—	—	1	—	. . . .	2
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
	c. Cöthen-Wegelebener	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
52	Mecklenburgische	32	—	28	—	60	18,87	—	—	—	—	. . . .	—
53	Mohacs-Fünfkirchener	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	. . . .	3
54	Neisse-Brieger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
55	Niederländische Rhein-E.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
56	Niederschlesische Zweigbahn	—	10	—	1	11	18,0	—	—	—	—	. . . .	—
57	a. Oesterreich. nördliche	1709	67	—	42	1818	13,11, 17,02, 22,14 u. 23,52	—	1	—	—	. . . .	4
	b. Oesterreich. südöstliche	—	33	—	1	34	13,11, 17,02, 22,1 u. 23,52	—	—	—	—	. . . .	—
	c. Wien-Neu-Szönyer	—	7	—	1	8	17,02, 22,1, 23,52	—	—	—	—	. . . .	—
58	Oppeln-Tarnowitzer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
59	a. Pfälzische Ludwigsbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1*	. . . .	7
	b. Pfälzische Maximiliansb.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
	c. Neustadt-Dürkheimer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
60	Rheinische	—	5*	—	3	8	23,0	—	—	—	1	. . . .	1
61	a Südbahn, Oesterreichische	—*	—	—	4	4	23,0	2	—	4	—	. . . .	21
	b Nordtiroler	—	3	—	—	3	22,4	—	—	—	—	. . . .	—
	c. Venetianische u. Südtirol.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
62	Süd-Norddeutsche	—	14	—	5	19	22,6	—	—	—	—	. . . .	—
63	Taunus-Bahn	29	—	—	—	29	18,3	—	—	—	—	. . . .	—
64	Theiß-Bahn	—	49	—	3	52	22,3	—	—	3	—	. . . .	11
65	Tilsit-Insterburger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
66	a. Thüringische	—	50	—	9	59	17—20,0	—	—	—	—	. . . .	—
	b. Werra-E	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
67	a. Warschau-Wiener	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
	b. Warschau-Bromberger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—

Abſchnitt F.

Ueberſicht der angeſtellten Beamten und beſchäftigt geweſenen Arbeiter.

Die betreffenden Nachrichten ſind in der Statiſtik pro 1864 enthalten.

Abſchnitt G.

Stand der Beamten-Penſions- und Unterſtützungs-Kaſſe.

	I. Staatsbahnen.	339	340	341	342	343	344	345	346	
			Einnahme pro 1865.							
		Bestand am Schlusse des Jahres 1864.	Zinsen.	Einlagen der Betheiligten.	Zuschuß aus Gesellschafts- oder Staatsfonds.	Coursgewinn von Werthpapieren.	Außerordentliche Einnahmen (Strafgelder, Geschenke ꝛc.).	Ueberhaupt.	Pensionen a. an Beamte.	Pensionen b. an Wittwen.
		Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.
1	Badische	—*	—	—	—	—	—	—	—	—
2	Bayerische (u. gepcht. Zwgb.)	460 821	20 873	34 243	11 428	—	25 765	92 309	19 184	15 821
3	Braunschweigische	82 695	2918	19 130	—	865	200	23 113	337	1019
4	Hannoversche	—	—	—	—	—	—	—	—	—
5	Main-Neckar	9258	387	—	286	—	633	1306	—	—
6	Main-Weser	—*	—	—	—	—	—	—	—	—
7	Nassauische	10 990	626	9597	3000	—	214	13 437	71	195
8	Preuß. a. Niederschles.-Märk. / b. Schles.-Gebirgsb.	387 878	17 188	30 162	6838*	—	767	54 955	11 510	9350
9	" Ostbahn	319 469	15 559	21 549	13 080	in Rol. 344	149 336	199 524	1597	2551
10	" Saarbrücker (u Trier)	65 233	2911	9107	2233	785	48	15 084	869	648
11	" Westfälische	139 346	5940	9345	4000*	2645	112	22 042	1072	1045
12	Sächsische östliche	272 681	11 293	23 498	7919	—	2060	44 770	1701	6590
13	Sächsische westliche									
14	Württembergische	153 681	6826	18 628	5640	—	2172	33 266	941	769
	II. Privatbahnen									
	a) unter Staatsverwaltg.									
15	Aach.-Düsseldorf-Ruhrorter	115 608* / 26 817	5289 / 1208	7475 / 1168	2550 / 850	1875 / 531	6402 / 436	23 591 / 4193	1934 / 719	1645 / —
16	Bergisch-Märkische	255 419* / 34 939	10 777 / 1532	26 160 / 2966	5778 / 2407	2312 / 411	3432 / —	48 459 / 7316	1685 / —	2912 / —
17	a. Löbau-Zittauer	—*	—	—	—	—	—		—	—
	b Zittau-Reichenberger	—*	—	—	—	—	—	—	—	—
18	a. Oberschlesische / b. Breslau-Posen-Glogauer	326 733	13 993	21 342	7560	—	698	43 593	7590	9263
19	Stargard-Posener	83 451	3807	4649	3300	12	160	11 928	1786	1995
20	Rhein-Nahe-E	42 709* / 6073	2026 / 296	4795 / 694	2425 / 808	345 / 154	904 / —	10 495 / 1952	389 / —	337 / —
21	Wilhelms-Bahn	91 021	3853	4097	3000	903	115	11 968	1023	1118
	b) in Privatverwaltung.									
22	Aachen-Mastrichter	—	—	—	289	—	215	504	—	—
23	Alberts-Bahn	1823	94	627	—	—	1375	2096	—	—
24	Altona-Kieler	68 982	4383	2389	2000	378	794	9944	1157	2705*
25	Aussig-Teplitzer	20 050	1657	1242	690	—	83	3672	—	—
26	Bayerische Ostbahnen	143 916	7620	13 060	14 285	—	921	35 886	375	743
27	Berlin-Anhaltische	232 605	9737	15 519	5687	1026	481	32 450	4873	2095
28	a. Berlin-Hamburger	303 582	14 078	11 216	5000	1629	3165	35 088	2073	5279
	b Hamburg-Bergedorfer	—	—	—	—	—	—	—	—	—
29	Berlin-Potsdam-Magdebgr.	64 854	2853	6620	1940	132	18	11 563	7064	2137
30	Berlin-Stettiner: a. Berl.-Stettin. / b. Hinterpommer / c. Vorpommersche	220 660	10 913	20 242	8552	—	1403	41 110	1280	4634
	Berlin-Stettiner: d. Stettin-Starg.	15 813	727	1045	600	—	34	2406	629	26
31	Böhmische Westbahn	18 310	1192	6119	—	55	148	7514	—	800
32	Breslau-Schweidnitz-Freib.	75 574	3346	5026	4500	—	1144*	14 016	2268	1485
33	Brünn-Rossitzer	—*	22	1366	1326	—	—	2714	—	—

347	348	349	350	351	352	353	354	355	356		357	358	
Ausgabe pro 1865.									Im Jahre 1865 erhielten:				
									Pensionen				
Kinder-Erziehungsgelder.	Temporaire Unterstützungen.	Zurückerstattete Beiträge.	Coursverlust bei Werthpapieren.	Kur-, Verpflegungs- u. Beerdigungskosten, Honorar für Aerzte u. dergl.	Sonstige Ausgaben (als Druck- u. Schreibkosten ꝛc.).	Ueberhaupt.	Bestand der Masse ultimo 1865.	Zahl der Betheiligten.	a. invalide Beamte.	b. Beamten-Wittwen.	Erziehungsgelder.	temporaire Unterstützungen.	
Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.		Personen.		Kinder.	Pers.	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
in Kol. 346b	9397	339	152	8936	173	54 002	499 128	ca. 6000	185	836	in Kol. 356b	739	2
502	8043*	—	—	3779	—	13 680	92 128	5127	10	69	50	1554	3
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4
—	603	—	—	—	—	603	9961	—	—	—	—	31	5
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6
—	—	—	—	—	—	264	24 163	570	2	4	—	—	7
2937	—	2183	—	—	332	26 312	416 521	2154	139	214	272	—	8
1693	383	2515	in Kol. 352	—	141 007	149 746	369 247	1939	32	71	162	17	9
411	—	1765	—	—	1	3694	76 623	672	9	20	44	—	10
1075	—	480	—	—	—	3672	157 716	826	15	36	110	—	11
407	121	1146	640	—	137	10 742	306 709	2893	46	193	53	5	12 / 13
249	63	1157	—	—	9	3188	183 759	1767	17	39	68	5	14
960	45	305	—	—	5949	10 838	128 361	418	16	33	87	2	15
—	—	276	—	—	121	1116	29 894	134	3	—	—	—	
1386	—	1549	—	—	3	7535	296 343	1709	20	63	124	—	16
—	—	—	—	—	1	1	42 254	102	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	17a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- b
2136	30	1756	479	50	223	21 527	348 799	1851	76	146	238	2	18
477	22	17	—	245	11	4553	90 826	338	17	41	54	2	19
124	—	535	—	—	129	1514	51 690	369	5	9	10	—	20
—	—	181	—	—	—	181	7844	103	—	—	—	—	
in Kol. 346b	—	400	—	—	7	2548	100 441	402	16	26	ca. 40	—	21
—	—	—	—	504	—	504	—	—	—	—	—	—	22
—	—	3	—	—	18	21	3898	149	—	—	—	—	23
90	461	—	—	89	13	4515	74 411*	512	15	71 resp. 65*	8	5	24
—	—	75	—	—	—	75	23 647	75	—	—	—	—	25
in Kol. 346b	811	260	—	—	13	2202	177 600	1526	9	29	in Kol. 356b	54	26
50	811	127	—	—	579	8535	256 520	1075	52	56	4	78	27
388	—	39	—	—	359	8138	330 532	1320	38	128	9	—	28a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- b
87	—	124	—	125	6	9543	66 874	809	89	59	17	—	29
—	—	1330	—	—	129	7373	254 397	1383	28	39	—	—	30 a-c
43	—	—	—	—	30	728	17 491	70	7	1	3	—	- d
—	100	424	—	—	—	1324	24 500	311	—	1	—	2	31
in Kol. 346b	—	358	18	—	447*	4574	85 016	581	37	39	47	—	32
—	—	40	—	—	—	40	2674	37	—	—	—	—	33

	II. Privatbahnen. (Forts.)	339	340	341	342	343	344	345	346	
			Einnahme pro 1865.							
		Bestand am Schlusse des Jahres 1864.	Zinsen.	Einlagen der Betheiligten.	Zuschuß aus Gesellschafts- oder Staatsfonds.	Coursgewinn von Werthpapieren.	Außerordentliche Einnahmen (Strafgelder, Geschenke ꝛc.).	Ueberhaupt.	Pensionen a. an Beamte.	Pensionen b. an Wittwen.
		Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.
34	Buschtêhrader a. Kralup-Kladno b. Prag-Wejhybka c. Pferde-Bahn	37 994	3313	1324	861	—	34	5532	1868	1369
35	Frankfurt-Hanauer	20 859	970	1176	857	—	332	3335	276	466
36	Galizische Carl-Ludwig-B.	149 917	16 112	10 898	6667	—	544	34 221	—	134
37	Glückstadt-Elmshorner	4602	205	640	—	—	247	1092	223*	56
38	Graz-Köflacher	4942	345	1077	667	—	47	2136	—	—
39	Hessische Ludwigs-E.	59 537*	3756	6114	4572	—	682	15 124	189	579
40	Homburger	1318	85	364	286	—	226	961	—	—
41	Kaiser Ferdinands Nordb.	954 521	47 285	30 397	16 666	—	1168	95 516	19 104	13 126
42	Kaiserin Elisabeth a. Lokom.-Bahn b. Pferde-Bahn	196 313	9155	19 597	9799	6878	862	46 291	784	664
43	Kirchheimer	—*	—	—	—	—	—	—	—	—
44	Köln-Mindener (u. Gießener)	365 842	18 155	24 107	7713	1451	4794	56 220	3144	448
45	Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	96 860	4593	4295	2800	16	560	12 264	102	1596
46	Leipzig-Dresdener	139 304	7109	5660	5000	—	1564	19 338	2055	6765
47	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	2859	69	—	571	—	3	643	—	—
48	Lübeck-Büchener (u. Hamb.)	23 276	934	1531	—	—	448	2913	i. R. 346b	178
49	Lüttich-Mastrichter	—*	—	—	—	—	—	—	—	—
50	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	121 272	7273	6583	1000	—	11 787	26 643	8072	5128
51	a. Magdeburg-Halberstädter	56 424	3614	2928	—	—	2409	8951	3126	1092
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	71 829	3219	2141	600	—	1466	7426	258	679
	c. Cöthen-Wegelebener	—*	—	—	—	—	—	—	—	—
52	Mecklenburgische	61 617	2759	1732	814	—	1762	7067	—	311
53	Mohacs-Fünfkirchener	—*	—	—	—	—	—	—	—	—
54	Neisse-Brieger	16 898	686	707	1000	324	38	2755	445	201
55	Niederländische Rhein-E.	12 522*	682	—	—	—	14 442	15 124	—	—
56	Niederschlesische Zweigbahn	29 616	1237	1408	1000	75	66	3786	217	136
57	a. Oesterreichische nördliche b. Oesterreichische südöstliche c. Wien-Neu-Szönyer	964 029	54 111	57 331	27 211	881	571	140 105	17 118	9592
58	Oppeln-Tarnowitzer	16 083	749	1688	428	23	45	2933	36	152
59	a. Pfälzische Ludwigsbahn b. Pfälzische Maximiliansb. c. Neustadt-Dürkheimer	127 055	6304	10 448	5714	—	642	23 108	5363	i. R. 346a
60	Rheinische	151 206	7915	14 232	6448	—	6201	34 796	1963	2995
61	a. Südbahn, Oesterreichische b. Nordtiroler c. Venetianische u. Südtirol.	515 145*	21 892	46 559	36 606	1590	—	106 647	3828	1343
62	Süd-Norddeutsche	56 570	2735	4175	—	1797	—	8707	1598	—
63	Taunus-Bahn	44 982	1837	1717	2286	—	302	6142	5708	i. R. 346a
64	Theiß-Bahn	154 989	8000	8966	—	—	517	17 483	—	1196
65	Tilsit-Insterburger	—	—	384	178	—	31	593	—	—
66	a. Thüringische	207 846	8784	7902	6000	1374	1100	25 160	2240	2286
	b. Werra-E.	38 328	1822	2954	2400	20	502	7698	25	244
67	a. Warschau-Wiener b. Warschau-Bromberger	95 764	5358	11 005	5472	3515	5137	30 487	i. R. 346b	1549

347	348	349	350	351	352	353	354	355	356		357	358	
Ausgabe pro 1865.							Bestand der Kasse ultimo 1865.	Zahl der Betheiligten.	Im Jahre 1865 erhielten:				
									Pensionen				
Kinder-Erziehungsgelder.	Temporaire Unterstützungen.	Zurückerstattete Beiträge.	Coursverlust bei Werthpapieren.	Kur-, Verpflegungs- u. Beerdigungs-Kosten, Honorar für Aerzte u. dergl.	Sonstige Ausgaben (als Druck- u. Schreibkosten rc.).	Ueberhaupt.			a. invalide Beamte.	b. Beamten-Wittwen.	Erziehungsgelder.	temporaire Unterstützungen.	
Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.		Personen.		Kinder.	Pers.	
278	—	24	—	—	—	3539	39 988	174	27	17	45	—	34
—	—	7	—	—	—	749	23 445	144	3	12	—	—	35
—	145	122	—	—	2149*	2550	181 588	791	—	1	—	3	36
—	—	112	—	—	5	396	5298	58	—	3	—	—	37
—	—	—	—	58	—	58	7020	54	—	—	—	1	38
—	—	59	—	—	—	827	73 834	607	4	22*	—	—	39
—	—	—	—	—	—	—	2279	53	—	—	—	—	40
2386	—	2354	79 974*	—	—	116 944	933 093	1882	73	138	31	—	41
80	384	120	—	—	—	2032	240 572	878	2	8	2	5	42
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	43
126	13 059	—	—	—	3678	20 455	401 607	3192	70	29	17	1064	44
L. R. 346b	—	—	—	—	—	1698	107 426	466	9	56	—	—	45
534*	80	70	—	—	2	9506	149 131	549	20	132*	18*	3	46
—	—	—	14	—	—	14	3488	—	—	—	—	—	47
41	—	—	54	—	6	279	25 910	280	1	5	2	—	48
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	49
—*	—	—	—	—	139	13 339	134 576	625	93	88	88	—	50
L. R. 346b	—	191	—	195	38	4642	60 733	373	35	24	—	—	51 a
L. R. 346b	133	186	—	—	2	1258	77 997	257	7	13	—	16	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- c
31	—	—	—	—	21	363	68 321	104	—	8	2	—	52
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	53
20	—	—	—	—	6	672	18 981	88	5	7	6	—	54
—	2571	—	—	—	21	2592	25 054	—	—	—	—	20	55
60	45	31	—	—	8	497	32 905	160	5	4	3	1	56
167	1039*	5016	—	2380	508	35 820	1 068 314	1450	65	78	3	6*	57
12	—	108	—	—	—	308	18 708	149	1	3	1	—	58
L. R. 346a	264	—	—	—	64	5691	144 472	1047	12	61	144	22	59
340	557	307	—	3181	—	9343	176 659	2117	47	71	8	—	60
323	432*	1277	—	—	—	7203	614 589*	1417	25	14	20	—	61
—	70	—	—	—	—	1668	63 609	402	3	—	—	1	62
—	—	131	—	—	3	5842	45 282	176	27	39	—	—	63
—	486*	128	—	—	—	1810	170 662	774	—	5	—	9	64
—	—	4	—	—	—	4	589	80	—	—	—	—	65
64	—	781	—	—	108	5479	227 527	827	29	48	4	—	66 a
—	—	1	—	—	109	379	45 647	385	1	6	—	—	- b
206	—	1977	—	—	5362	9094	117 157	1108	1	20	26	—	67

Statistische Berichte

und

Erläuterungen zu den Tabellen

für das

Betriebs-Jahr 1865.

I. Staatsbahnen.

1. Großherzogl. Badische Staats-Eisenbahnen.

I. Das **Bahngebiet** der Badischen Staats-Eisenbahnen umfaßte ult. 1865 folgende Linien:

1. die Hauptbahn von Mannheim über Heidelberg, Bruchsal, Carlsruhe, Offenburg, Freiburg, Basel, Waldshut und Schaffhausen nach Constanz . . . . . 55,03 Meilen,

2. die Zweigbahnen:

a) die Hafenbahn von Mannheim nach dem Rheinhafen, welche aber nur zum Gütertransport benutzt wird, von	0,38	„
b) von Heidelberg nach Mosbach	7,05	„
c) von Durchlach über Pforzheim nach Mühlacker	5,17	„
d) von Carlsruhe nach Maxau — Mitte der Rheinbrücke (Carlsruher Rheinbahn) wovon die 0,03 M. lange Strecke von Maxau bis zur Mitte der Rheinbrücke am 1. Juli 1865 hinzugekommen ist;	1,29	„
e) von Oos nach Baden (gen. Baden-Baden)	0,56	„
f) von Appenweier nach Kehl (Mitte der Rheinbrücke)	1,93	„
g) von Dinglingen nach Lahr (Lahrer Eisenbahn) welche am 15. November 1865 dem Betriebe übergeben wurde;	0,42	„
h) von Basel nach Schopfheim (Wiesenthal-Bahn)	2,95	„
i) von Waldshut bis zur Mitte der Rheinbrücke	0,23	„
zusammen	74,91	Meilen.

Der mittlere Jahresdurchschnitt beträgt mit Rücksicht auf die Eröffnungszeit der Strecke ad 2d und der Zweigbahn ad 2g. . . . . 74,53 Meilen.

II. **Eigenthums-Verhältnisse.** Die Zweigbahnen von Carlsruhe nach Maxau — Mitte der Rheinbrücke, von Dinglingen nach Lahr und von Basel nach Schopfheim sind von Privat-Unternehmern gebaut, die Verwaltung und der Betrieb derselben aber vom Staate übernommen, welcher sich auch bei den drei Bahnen das Ankaufsrecht vorbehalten hat.

III. Ueber die Mitbenutzung der zweigeleisigen Strecke **Friedrichsfeld-Mannheim** Seitens der Main-Neckar-Eisenbahn enthält der Jahrgang 1862 der Statistik S. 1 spezielle Mittheilungen.

IV. Ebenso ist in dem Jahrgange 1864 der Statistik S. 167 das Nähere über die **Beamten-Pensionskasse** und den Privat-Unterstützungs-Verein enthalten.

Veränderungen hiergegen sind im Jahre 1865 nicht vorgekommen.

V. **Erläuterungen zu den Tabellen**, und zwar zu Kolonne:

2b. Von diesen 10 Mitgliedern fungiren 3 für die Postverwaltung.

122. Die vor den Material- und Arbeitszügen zurückgelegten 2815 Meilen sind hier nicht aufgenommen worden, weil für dieselben keine Bezahlung geleistet wird.

168, 170—172. In den hier aufgeführten Summen ist auch das Gewicht der beförderten Eisenbahn- und sonstigen Fahrzeuge enthalten.

172, 182c u. 186c. Die hier gemachten Angaben beziehen sich nicht nur auf Kohlen und Coaks, sondern auch auf die in Wagenladungen zur Beförderung gekommenen Güter.

179b. Dies ist das Gewicht der beförderten Hunde.

187. Ausschließlich der frachtfrei beförderten Dienstgüter hat jeder Z.-Ctr. Gut 9,48 Meilen durchfahren.

204. Hierin sind auch die Einnahmen für die beförderten Eisenbahn- und sonstigen Fahrzeuge enthalten (siehe Erläuterung zu Kol. 168, 170—172).

220. Der Eisenbahn-Telegraph bildet einen Bestandtheil der Großherzogl. Staats-Telegraphen und wird zugleich mit diesen unterhalten.

227. Hierin sind auch die Beiträge zum Pensions- und Unterstützungsfonds enthalten (siehe ad IV. dieses Berichts).

319 u. 320. Die hier notirten Achsbrüche sind die bei eigenen und fremden Wagen vorgekommenen.

339—358. Wegen der Pensionskasse siehe ad IV. dieses Berichts resp. Statistik pro 1864 S. 167.

2. Königl. Bayerische Staats-Eisenbahnen.

I. **Rechnungs-Periode.** Das Rechnungs- und Betriebsjahr umfaßt nicht die Periode des Kalenderjahres, sondern beginnt mit dem 1. Oktober. Die vorliegenden statistischen Notizen beziehen sich auf den Zeitraum vom 1. Oktober 1864 bis ult. September 1865.

II. Das **Bahngebiet** umfaßte ult. 1865 folgende Linien:

A. die Ludwigs-Südnordbahn, und zwar:

1) die Hauptbahn von Lindau über Augsburg, Nördlingen, Nürnberg und Hof bis zur Bayerisch-Sächsischen Grenze . . . . . 74,83 Meilen,

2) die Zweigbahnen a) von Nördlingen bis zur Bayerisch-Württembergischen Grenze . . . 0,49 „

b) von Lichtenfels bis zur Herzogl. Sächsischen Grenze bei Ebersdorf . 1,05 „

(Die Fortsetzung von Ebersdorf bis Coburg von 1,67 M. ist von der Königl. Bayerischen Staats-Eisenbahn-Verwaltung für Rechnung der Werra-Eisenbahn-Gesellschaft gebaut worden.)

B. die Ludwigs-Westbahn von Bamberg über Würzburg bis zur Kurhessischen Grenze bei Kahl . . . . . 27,29 „

C. die Maximiliansbahn, und zwar:

1) die Hauptbahn von der Landesgrenze bei Ulm über Augsburg, München und Rosenheim bis zur Landesgrenze bei Salzburg . . . . . 39,85 M.

2) die Zweigbahn von Rosenheim bis zur Tiroler Grenze bei Kufstein . . . 4,25 „

zusammen . . . . . 44,10 „

D. die Strecke Ansbach-Würzburg . . . . . 11,79 „

(Fortsetzung der Zweigbahn Gunzenhausen-Ansbach)

E. die am 19. Juni 1865 eröffnete Nürnberg-Würzburger Flügelbahn von Fürth nach Rottendorf (bei Würzburg) von . . . . . 13,55 „

zusammen 173,12 Meilen.

Hiervon waren verpachtet:

1) von der Ludwigs-Südnordbahn

a) die Strecke von Hof bis zur Sächsischen Grenze . . . . . 1,54 Meilen
an die Königl. Sächsische Staats-Eisenbahn-Verwaltung,

b) die Strecke von Nördlingen bis zur Württembergischen Grenze von . . . 0,49 „
an die Königl. Württembergische Staats-Eisenbahn-Verwaltung,

c) die Verbindungsbahn von Lichtenfels bis zur Herzogl. Sächsischen Grenze bei Ebersdorf von . . . . . 1,05 „
nebst deren Fortsetzung bis Coburg an die Werra-Eisenbahn-Gesellschaft;

2) von der Ludwigs-Westbahn

die Strecke von Aschaffenburg bis zur Bayerisch-Hessischen Grenze bei Kahl von 2,17 „
an die Frankfurt-Hanauer Eisenbahn-Gesellschaft.

zusammen . . . . . 5,25 „

Es verbleiben mithin im eigenen Betriebe . . . . . 167,87 Meilen.

Dagegen waren gepachtet:

1) folgende Zweigbahnen: a) von Pasing nach Starnberg (2,79 M.) nebst der am 1. Juli 1865 eröffneten Fortsetzung von Starnberg nach Tutzing . . . . . 4,27 Meilen,

zu übertragen 4,27 Meilen, 167,87 Meilen.

	Uebertrag	4,27 Meilen	167,87 Meilen.
b) von Neuenmarkt nach Bayreuth		2,77 „	
c) „ Gunzenhausen nach Ansbach		3,57 „	
d) „ Hochstadt nach Stockheim		3,23 „	
e) „ Holzkirchen nach Miesbach		2,30 „	
f) „ Neu-Ulm nach Kempten		11,30 „	
2) folgende im Betriebe der Maximiliansbahn befindliche Strecken:			
a) von der Mitte der Donaubrücke (Landesgrenze) bis in den Bahnhof Ulm von der Königl. Württembergischen Staats-Eisenbahn-Verwaltung;		0,12 „	
b) von der Grenze bei Kiefersfelden bis Kufstein von der Oesterreichischen Südbahn-Gesellschaft;		0,29 „	
c) von der Grenze bei Salzburghofen bis Salzburg von der Gesellschaft der Kaiserin Elisabeth-Bahn		0,72 „	
	zusammen		28,62 „

Im Betriebe der Königl. Bayerischen Staats-Eisenbahn-Verwaltung befinden sich mithin . . 196,49 Meilen, für welche sich mit Rücksicht auf die Eröffnungszeiten der ad E dieses Berichts aufgeführten Flügelbahn Nürnberg-Würzburg und der Fortsetzung der Zweigbahn Pasing-Starnberg nach Tutzing (siehe ad 1a dieses Berichts) ein mittlerer Jahresdurchschnitt von . . . . . 185,99 Meilen berechnet.

III. **Pachtverhältnisse.** Für die gepachteten Bahnen und Bahnstrecken wird an Pachtzins jährlich gezahlt:

1) für die Pasing-Starnberger 50 000 Fl. (5 Proc. von 1 000 000 Fl. Baukapital)	28 571	Thlr.
2) für die Neuenmarkt-Bayreuther 55 000 Fl. (5 Proc. von 1 100 000 Fl. Baukapital)	31 429	„
3) für die Gunzenhausen-Ansbacher 70 080 Fl. (ppr. 4½ Proc. von 1 560 000 Fl. Baukapital)	40 046	„
4) für die Hochstadt-Stockheimer 77 500 Fl. (5 Proc. von 1 550 000 Fl. Baukapital)	44 286	„
5) für die Holzkirchen-Miesbacher 50 000 Fl. (5 Proc. von 1 000 000 Fl. Baukapital)	28 571	„
6) für die Illerbahn (Neu-Ulm-Kempten) 175 000 Fl. (5 Proc. von 3 500 000 Fl. Baukapital)	100 000	„
7) für die Strecke von der Mitte der Donaubrücke bis Ulm 22 351 Fl. (ppr. 4 Proc. von 557 765 Fl. Baukapital)	12 772	„
8) für die Strecke von Salzburghofen bis Salzburg 37 313 Fl. (ppr. 2 Proc. von 1 813 830 Fl. Baukapital)	21 322	„
9) für die Strecken Tutzing-Penzberg und Tutzing-Peißenberg (eröffnet am 6. Oktober 1865 resp. 1. Februar 1866) . . 192 500 Fl. (5 Proc. von 3 850 000 Fl. Baukapital)	110 000	„
zusammen	416 997	Thlr.

In dem vorstehend aufgeführten Pachtzinse der Bahnen ad 1 bis 6 und 9 sind gleichzeitig ½ Proc. zur Amortisation resp. Erwerbung derselben in das Eigenthum des Staats mitenthalten, wodurch das Baukapital der Neuenmarkt-Bayreuther Bahn im Jahre 1899, der Pasing-Starnberger im Jahre 1909, der Gunzenhausen-Ansbacher im Jahre 1912, der Hochstadt-Stockheimer im Jahre 1918, der Holzkirchen-Miesbacher im Jahre 1914, der Illerbahn im Jahre 1915 und der Tutzing-Penzberg und Tutzing-Peißenberger Bahnen im Jahre 1917 amortisirt und die resp. Bahnen erworben werden.

Für die verpachteten Bahnstrecken erhält die Königl. Bayerische Staats-Eisenbahn-Verwaltung jährlich an Pacht:

1) von der Werra-Eisenbahn-Gesellschaft für die Strecke von Lichtenfels bis an die Herzogl. Sächsische Grenze und für die für Rechnung jener Gesellschaft gebaute Strecke von der Grenze bis Coburg (2 632 279 Fl. Baukapital)	63 428	Thlr.
2) für die Strecke von Hof bis zur Königl. Sächsischen Grenze von der Königl. Sächsischen Staats-Eisenbahn-Verwaltung 42 745 Fl. (4 Proc. von 1 068 630 Fl. Baukapital)	24 426	„
3) für die Strecke von Aschaffenburg bis zur Bayerisch-Hessischen Landesgrenze bei Kahl 32 065 Fl. (und zwar 3 Proc. von 1 044 957 Fl. und 1½ Proc. von 32 215 Fl. Baukapital von der Frankfurt-Hanauer, und 1½ Proc. von den letztgenannten 32 215 Fl. Baukapital von der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft)	18 323	„
zusammen	106 177	Thlr.

IV. Ueber die **Beamten-Pensionskasse** enthält der Jahrgang 1863 der Statistik S. 151 nähere Angaben. Veränderungen hiergegen sind im Jahre 1865 nicht vorgekommen.

V. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

2. Von den hier aufgeführten Mitgliedern der General-Direktion fungiren ausschließlich für die Eisenbahnen 4 Räthe und 1 Assessor, während der General-Direktor und die übrigen Mitglieder für die vereinigten Verkehrs-Anstalten, als: Eisenbahnen, Post, Telegraphie und Dampfschifffahrt angestellt sind.

86. Das hier aufgeführte Anlage-Kapital bezieht sich nur auf die ad II. 1b—f dieses Berichts näher bezeichneten und die Pasing-Starnberger Zweigbahn von zusammen 25,99 Meilen.

Das Anlage-Kapital der Tutzing-Penzberg und Tutzing-Peißenberger Zweigbahnen (deren Eröffnung am 16. Oktober 1865 resp. 1. Februar 1866 stattfand) beträgt 2 200 000 Thlr.

111 u. 112. Die größte zulässige (Netto-)Belastung einer Güterwagen-Achse beträgt:

bei Wagen von 200 Ctrn. Tragkraft mit Achsen von 3,86 Zoll Durchmesser (in der Nabe)	175	Z.-Ctr.
„ „ „ 180 „ „ „ „ „ 3,86 „ „ „ „ „	150	„
bei den übrigen Wagen mit Achsen von 2,93 Zoll Durchmesser (in der Nabe)	70	„

115a. Von den hier aufgeführten 438 629 Thlrn. kommen 314 685 Thlr. auf die Kosten der Anschaffung der Gepäckwagen und 123 944 Thlr. auf diejenigen der Postwagen. (Siehe Kol. 107.)

119. Dies sind die Anschaffungskosten der in Kol. 107 aufgeführten „Trollwagen", der Draisinen und Schneepflüge.

120. Die hier aufgeführte Summe repräsentirt die Anschaffungskosten der Räder für Lokomotiven und Wagen.

123 u. 124. Die Zahl der abgelassenen Züge nach den verschiedenen Gattungen und der in denselben befindlichen Wagen-Achsen kann nicht angegeben werden, weil die Bayerischen Staats- und die gepachteten Zweigbahnen ein Netz verschiedener, in der Frequenz sehr von einander abweichender Bahnstrecken bilden.

Die Gesammtzahl der im Jahre 1865 gemachten Fahrten beträgt 133 260. Diese vertheilen sich auf

98 897 regelmäßige Fahrten,	131 Probe-Fahrten,
2 808 Extra-Fahrten,	1 730 Material-Fahrten,
7 409 Hilfs-Fahrten,	22 285 Vorspann-Fahrten.

129b u. 130c. Dies sind Rußkohlen.

133. Die hier gemachten Angaben beziehen sich auf Stichtorf, außerdem wurde auch Preßtorf ungemischt gefeuert. Verbraucht wurden bei 5 555 Nutzmeilen 26 905 Z.-Ctr. brutto und 24 997 Z.-Ctr. netto.

134. Es kamen ferner zur Verwendung:

a) Preßtorf, gemischt mit Stichtorf.

Das zufällige Mischungs-Verhältniß war 100 Z.-Pfd. Preßtorf : 0,47 Klafter Stichtorf. Verbraucht wurden bei 57 424 Nutzmeilen 15 478 Z.-Ctr. Preßtorf.

b) Preßtorf, gemischt mit Rußkohlen.

Zufälliges Mischungs-Verhältniß war 1 Pfd. Preßtorf : 0,32 Pfd. Rußkohlen. Der Verbrauch betrug bei 10 109 Nutzmeilen 20 631 Z.-Ctr. Preßtorf.

c) Preßtorf, gemischt mit Braunkohlen.

Zufälliges Mischungs-Verhältniß war 1 Pfd. Preßtorf : 179 Pfd. Braunkohlen. Verbraucht wurden bei 1009 Nutzmeilen 400 Z.-Ctr. Preßtorf.

d) Preßtorf, gemischt mit Stichtorf und Rußkohlen.

Das zufällige Mischungs-Verhältniß war, daß auf 100 Pfd. Preßtorf 0,17 Klafter Stichtorf und 42,12 Pfd. Rußkohlen kamen. Verbraucht wurden bei 16 229 Nutzmeilen 10 075 Ctr. Preßtorf.

129c—135. Der Brennmaterial-Verbrauch der verschiedenen Maschinen-Gattungen pro Nutz- und Achsmeile (ein- und ausschließlich der Anheizungen und des Reservedienstes) ist aus nachstehender Tabelle ersichtlich:

Klasse	Lieferung der Maschinen.	Verbrauch an:	Maaß oder Gewicht.	Verbrauch pro Nutzmeile brutto.	Verbrauch pro Nutzmeile netto.	Verbrauch pro Achsmeile brutto.	Verbrauch pro Achsmeile netto.
A.	I.	Rußkohlen . . .	Z.-Pfd.	140,531	83,632	6,139	3,429
A.	II.	do.	„	140,580	89,602	5,955	3,783
A.	III.	Die Lokomotiven dieser Klasse werden nur zum Stationsdienst verwendet.					
A.	IV.	Stichtorf . . .	Cbfß.	25,611	22,471	0,699	0,546
		Rußkohlen . . .	Z.-Pfd.	186,302	158,260	6,365	5,407
		Stichtorf und . .	Cbfß.	20,176	17,235	0,545	0,465
		Preßtorf	Z.-Pfd.	3,886	3,886	0,105	0,105
		Stichtorf und . .	Cbfß.	20,783	17,789	0,605	0,518
		Rußkohlen . . .	Z.-Pfd.	26,099	22,314	0,760	0,649
		Stichtorf	Cbfß.	18,652	16,449	0,570	0,503
		Preßtorf und . .	Z.-Pfd.	11,029	9,382	0,337	0,287
		Rußkohlen . . .	„	25,400	22,622	0,777	0,696
A.	V.	Stichtorf	Cbfß.	14,323	11,424	0,651	0,519
		Rußkohlen . . .	Z.-Pfd.	142,311	106,812	6,282	4,715
		Stichtorf und . .	Cbfß.	14,591	12,043	0,482	0,398
		Preßtorf	Z.-Pfd.	2,731	2,731	0,092	0,092
		Stichtorf und . .	Cbfß.	20,939	17,517	0,602	0,506
		Rußkohlen . . .	Z.-Pfd.	18,994	16,528	0,548	0,486
		Stichtorf . . .	Cbfß.	19,015	16,230	0,567	0,484
		Preßtorf und . .	Z.-Pfd.	4,044	4,044	0,120	0,120
		Rußkohlen . . .	„	15,882	13,601	0,473	0,405
B.	I.	do.	„	209,103	127,281	4,746	2,889
		Coaks und . . .	„	13,857	9,620	0,244	0,170
		Rußkohlen . . .	„	177,935	114,416	3,149	2,024
B.	II.	do.	„	228,035	165,143	3,271	2,369
B.	III.	Stichtorf	Cbfß.	22,076	19,058	0,351	0,303
		Rußkohlen . . .	Z.-Pfd.	277,950	200,754	2,602	1,889
		Coaks und . . .	„	1,063	1,063	0,009	0,009
		Rußkohlen . . .	„	291,711	214,107	2,626	1,927
B.	IV.	do.	„	286,044	242,064	3,393	2,871

Klasse	Lieferung der Maschinen.	Verbrauch an:	Maaß oder Gewicht.	Verbrauch pro Nutzmeile brutto.	Nutzmeile netto.	Achsmeile brutto.	Achsmeile netto.
B.	V.	Stichtorf . . .	Cbfß.	25,133	20,426	0,442	0,359
		Preßtorf . . .	Z.-Pfd.	346,041	314,208	5,636	5,136
		Rußkohlen . . .	„	223,487	180,532	3,005	2,427
		Stich- und . . .	Cbfß.	24,626	20,864	0,359	0,304
		Preßtorf . . .	Z.-Pfd.	13,978	11,703	0,204	0,170
		Stichtorf und . .	Cbfß.	22,762	15,764	0,474	0,328
		Rußkohlen . . .	Z.-Pfd.	72,298	42,149	1,506	0,878
		Stichtorf . . .	Cbfß.	28,586	26,206	0,331	0,322
		Preßtorf und . .	Z.-Pfd.	1,828	1,828	0,022	0,022
		Rußkohlen . . .	„	2,559	2,559	0,031	0,031
B.	VI.	Stichtorf . . .	Cbfß.	23,234	19,915	0,345	0,295
		Preßtorf . . .	Z.-Pfd.	289,044	174,715	8,545	5,165
		Rußkohlen . . .	„	211,506	155,970	4,619	3,406
		Stich- und . . .	Cbfß.	25,220	21,643	0,353	0,303
		Preßtorf . . .	Z.-Pfd.	15,144	13,012	0,218	0,182
		Stichtorf und . .	Cbfß.	21,939	17,573	0,457	0,365
		Rußkohlen . . .	Z.-Pfd.	32,998	24,916	0,685	0,518
		Preßtorf und . . .	„	204,085	157,967	7,589	5,874
		Rußkohlen . . .	„	66,050	50,047	2,458	1,861
		Stichtorf . . .	Cbfß.	4,965	4,200	0,148	0,125
		Preßtorf und . . .	Z.-Zfd.	144,263	122,346	4,327	3,669
		Rußkohlen . . .	„	36,663	30,584	1,099	0,916
C.	I.	Rußkohlen . . .	„	394,591	115,059	7,877	2,293
		Coaks und . . .	„	146,892	34,649	3,089	0,728
		Rußkohlen . . .	„	377,118	123,322	7,930	2,593
C.	II.	Stichtorf . . .	Cbfß.	29,166	27,047	0,334	0,309
		Preßtorf . . .	Z.-Zfd.	511,703	484,349	5,905	5,589
		Rußkohlen . . .	„	623,313	522,541	8,649	7,250
		Braunkohlen . . .	„	306,129	249,707	3,360	2,741
		Stich- und . . .	Cbfß.	28,943	27,059	0,331	0,928
		Preßtorf . . .	Z.-Pfd.	70,623	65,985	0,857	0,801
		Coals und . . .	„	111,333	72,111	0,482	0,428
		Rußkohlen . . .	„	654,388	423,875	10,403	9,614
		Preßtorf und . .	„	33,400	29,614	2,539	1,645
		Braunkohlen . . .	„	719,845	633,935	14,937	9,668

Anmerkung. Die durch Klammern verbundenen Brennmaterial-Quantitäten wurden im Gemenge — ohne bestimmtes Mischungs-Verhältniß — verbraucht.

140 u. 146. Die von den Wagen fremder Verwaltungen auf den Bayerischen Staatsbahnen zurückgelegten Achsmeilen werden nur summarisch notirt. Es ist daher weder die Anzahl der bewegten Plätze in den Personenwagen, noch die von den Güterwagen allein durchlaufenen Achsmeilen resp. die in denselben befindliche Ladefähigkeit bekannt. Aus diesen Gründen können über die Ausnutzung der Wagen zuverlässige Angaben nicht gemacht werden.

144b. Die Wagen der Bayerischen Staats-Eisenbahn-Verwaltung haben auf fremden Bahnen 1 466 674 Wagenmeilen oder, die Wagenmeile = 2 Achsmeilen gerechnet, 2 933 348 Achsmeilen zurückgelegt.

149 u. 152. Eine Trennung der von den Wagen zurückgelegten Achsmeilen nach den Kategorien derselben kann nicht stattfinden, weil hierüber Aufschreibungen nicht vorhanden sind.

171a. Hierin sind 2 795 Z.-Ctr. Militairgüter enthalten.

175b. Von den hier aufgeführten Transporten sind 3 365 863 Z.-Ctr. Betriebsdienst- und 569 887 Z.-Ctr. Baugüter.

177c. Dies sind die beförderten Militair-Fahrzeuge.

178a. Ebenso sind hierin 1079 Militairpferde enthalten.

212. In dieser Summe sind 106 177 Thlr. Zins für verpachtete Bahnstrecken enthalten.

213—257. Werden von den hier aufgeführten Einnahmen und Ausgaben die „in der Rechnung durchlaufenden Posten" (siehe die nachfolgende Erläuterung zu Kol. 256) mit Ausnahme des Zinses für gepachtete Bahnstrecken in Abzug gebracht, dann würden die Einnahmen 9 598 141 Thlr. und die Ausgaben 4 886 383 Thlr. betragen haben, welche Summen mit den in der Statistik pro 1864 in Kol. 211 u. 255 aufgeführten von 8 499 666 resp. 4 547 270 Thlrn. correspondiren. Dagegen würden die letzteren einschließlich der in der Rechnung durchlaufenden Posten, also correspondirend mit den hier vorliegenden Angaben, sich auf 9 098 930 Thlr. in Einnahme und 5 146 532 Thlr. in Ausgabe erhöhen.

Mit Ausschluß der gepachteten Privatbahnen (Kol. 11b), also nach Abzug der in Kol. 212 enthal-

tenen 106 177 Thlr. Zins für verpachtete Bahnstrecken von den Einnahmen und der in Kol. 256 enthaltenen 416 996 Thlr. Zins für gepachtete Bahnen von den Ausgaben, sowie mit Ausschluß der übrigen in der Rechnung durchlaufenden Posten sowohl von den Einnahmen als den Ausgaben, berechnen sich die Finanz-Ergebnisse ad Kol. 213—261, welche lediglich auf den mittleren Jahresdurchschnitt von 158,33 Meilen der Staats-Eisenbahnen Bezug haben, wie folgt:

ad Kol. 213. Summe aller Einnahmen	9 491 964	Thlr.
" 214. Durchschnittlich a) pro Meile Bahnlänge	59 950	"
" Kilometer "	7 959	"
b) " Nutzmeile	9,62	"
" 257. Summe aller Ausgaben	4 469 387	"
" 258. Durchschnittlich a) pro Meile Bahnlänge	28 228	"
" Kilometer "	3 748	"
b) " Nutzmeile	4,53	"
" 261. Der Ueberschuß beträgt a) überhaupt	5 022 577	"
b) pro Meile Bahnlänge	31 722	"
" Kilometer "	4 211	"

238. Die hier aufgeführte Summe repräsentirt die gezahlten Löhne in den Werkstätten, für Putzen ꝛc. und die an das Fahrpersonal gezahlten Fahrtgelder.

241. Hierin sind auch die Beleuchtungskosten der Betriebslokale enthalten.

256. Dies sind die „in der Rechnung durchlaufende Posten".

Davon kommen: auf Zins für gepachtete Bahnen	416 996	Thlr.
" Wagenmiethe	252 495	"
" Erstattungen u. Rückersätze ꝛc.	22 960	"
Summa	692 451	Thlr.

Außerdem sind noch zur Vermehrung und Verbesserung der Bahnanlagen und zur Anschaffung von Betriebsmitteln 1 334 983 Thlr. ausgegeben.

257. Einschließlich der vorstehend erwähnten, dem „Betriebsfonds fremden" Ausgaben von 1 334 983 Thlrn. würden die Gesammt-Ausgaben 6 496 822 Thlr. betragen.

261c. Das Gesammt-Anlage-Kapital der Bayerischen Staats- und in Staatsverwaltung stehenden Privat-Eisenbahnen beträgt . . . . . 163 313 813 Fl.

Werden hiervon die Anlage-Kapitalien der verpachteten Bahnstrecken (siehe ad II. dieses Berichts) von . . . . . 4 778 081 "

in Abzug gebracht, so verbleiben . . . . . 158 535 732 Fl.

Die Nürnberg-Würzburger Bahn, welche ein Anlage-Kapital von 11 598 928 Fl. erforderte, war im Betriebsjahre 1864/5 nur 3 Monate im Betriebe, es beträgt daher das auf diese Betriebszeit reducirte Anlage-Kapital 2 899 732 Fl., die übrigen . . . . . 8 699 196 "

sind von dem Gesammt-Anlage-Kapitale in Abzug zu bringen, so daß . . . . . 149 836 536 Fl. = 85 620 878 Thlr. verbleiben, welche der Berechnung des hier aufgeführten Procentsatzes, dem für die Staatsbahnen resultirenden Ueberschusse von 5 022 577 Thlrn. gegenüber (siehe Erläuterung zu Kol. 213 ꝛc.), zu Grunde gelegt sind.

278. Die Betriebslänge der Bayerischen Staats- und unter Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen hat betragen:

im Jahre 1865 . . . 196,49 M. überhaupt und im mittleren Jahresdurchschnitte	185,93	M.
" " 1864 . . . 181,74 " " " " " " "	172,88	"
mithin pro 1865 mehr 14,75 M. . . . und " " "	13,04	M.

Die Betriebslänge der Staatsbahnen im mittleren Jahresdurchschnitte betrug dagegen

im Jahre 1865 . . .	158,33	M.
" " 1864 . . .	145,76	"
pro 1865 also mehr . . .	12,57	M.

283—287. Den hier aufgeführten Vergleichungen mit dem Vorjahre liegt die Brutto-Einnahme resp. Ausgabe zu Grunde, wie solche in den vorliegenden Tabellen sub Kol. 213 und 257 resp. in der Erläuterung zu Kol. 213—257 aufgeführt steht.

Die Finanz-Resultate der Staatsbahnen (deren mittlerer Jahresdurchschnitt pro 1865 . . . 158,33 M. beträgt) mit denjenigen des Vorjahres verglichen, ergeben folgendes Resultat:

ad Kol. 283. Einnahmen mehr a) überhaupt	1 098 456	Thlr. =	13,09 Proc.
b) pro Meile Bahnlänge	2 366	"	
" " 285. Ausgaben mehr a) überhaupt	239 233	" =	5,66 "
" " 286. " weniger b) pro Meile Bahnlänge	793	"	
" " 287. Ueberschuß mehr a) überhaupt	859 223	" =	20,64 "
b) pro Meile Bahnlänge	3 159	"	

320a. Die in den früheren Jahren an den Betriebsmitteln vorgekommenen Achsbrüche sind nur summarisch bekannt und deshalb hier aufgeführt.

3. Herzogl. Braunschweigische Staats-Eisenbahnen.

I. **Bahngebiet.** Dasselbe umfaßte Ende 1865:

1. die Hauptbahn von der Braunschweig-Hannoverschen Grenze über Braunschweig und Wolfenbüttel bis Oschersleben . . . . . 11,23 Meilen,
2. die Zweigbahnen a) von Wolfenbüttel über Börßum nach Harzburg . . . . . 4,43 „
   b) von Börßum nach Kreiensen (8,05 M.) nebst der am 10. Oktober 1865 dem Betriebe übergebenen Fortsetzung über Stadtoldendorf und Holzminden bis zur Preuß. Grenze von 6,18 M., zus. . . . . 14,23 „
   c) von Jerxheim über Büddenstedt nach Helmstedt (Schöninger Bahn) . 2,91 „
   d) von Büddenstedt nach dem Trendelbusche . . . . . 0,39 „

zusammen 33,19 Meilen,

für welche sich mit Rücksicht auf die Betriebs-Eröffnungszeit der ad 2b aufgeführten Kreiensen-Holzmindener Strecke ein mittlerer Jahresdurchschnitt von . . . . . 28,38 Meilen berechnet, welcher den sämmtlichen Durchschnittsberechnungen „pro Meile", mit Ausnahme von Kol. 87, zu Grunde gelegt ist.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

15. Von der Hauptbahn wurde die Strecke bis Wolfenbüttel am 1. Dezember 1838 und von da bis Oschersleben am 16. Juli 1843 eröffnet; von den Zweigbahnen wurden eröffnet:
   a) Wolfenbüttel-Harzburg zuerst am 22. August 1840 und auf der ganzen Bahn am 31. Oktober 1841,
   b) Börßum-Kreiensen am 5. August 1856 und von Kreiensen bis zur Grenze bei Holzminden am 10. Oktober 1865,
   c) Jerxheim-Helmstedt am 20. Juli 1858 und
   d) die Kohlenzweigbahn von Büddenstedt nach dem Trendelbusche am 10. März 1864.

86. Das hier aufgeführte Anlage-Kapital bezieht sich nur auf die älteren Linien von 27,01 Meilen, dasjenige der Strecke Kreiensen-Preuß. Grenze bis Holzminden ist noch nicht genau festgestellt, weil die gänzliche Vollendung der Bauten auf derselben noch nicht erfolgt war. Es waren aber bis ult. 1865 für diese Strecke 4 347 890 Thlr. verwendet.

96d u. 100d. Außer den hier aufgeführten Wagen besitzt die Verwaltung noch gemeinschaftlich mit der Königl. Hannoverschen und der Köln-Mindener Verwaltung 36 Courierzug-Personenwagen, 12 Personenwagen mit Postcoupé's und 27 Gepäckwagen, sämmtlich 6rädrig. Der Braunschweigische Antheil an diesen Wagen ist $^{23}/_{122}$ und beträgt 42 210 Thlr.

121c. Dies sind die vor Extrazügen zurückgelegten Meilen.

125. Außerdem sind auch Holzkohlen verwendet. Der Verbrauch beträgt 20 120 Cbfß. überhaupt und 0,10 Cbfß. pro Nutzmeile.

130c. Zur Feuerung der Lokomotiven sind 146 292 Z.-Ctr. Coaks und 324 047 Z.-Ctr. Steinkohlen, überhaupt 470 339 Z.-Ctr. brutto und 364 000 Z.-Ctr. netto verbraucht worden.

136a. Der Durchschnittspreis pro Cbfß. Holzkohlen beträgt 2,838 Sgr.

179b. Dies ist das Gewicht der beförderten Hunde.

219. Hierin sind auch die Unterhaltungskosten der Wasserstationen enthalten.

223. Desgl. hier die Kosten der Heizung der Bahnhofsgebäude.

232. Dies sind die Kosten der verwendeten Schmier-, Putz- ꝛc. Materialien; die gezahlten Arbeitslöhne sind in Kol. 239a enthalten.

236. Hierin sind auch die Beleuchtungskosten der Telegraphen und Bahnhöfe enthalten.

239b. Dies sind die Kosten der Achsen und Räder.

245. In dieser Summe ist auch die Differenz zwischen gezahlter und empfangener Wagenmiethe enthalten.

263—269. Dem Ueberschusse von . . . . . 1 130 690 Thlrn.
treten noch hinzu:
   a) der Bestand aus dem Vorjahre von . . . . . 736 236 „
   und b) die Erstattungen des Erneuerungsfonds mit . . . . . 16 057 „

Die hiernach sich ergebende Summe von . . . . . 1 882 983 Thlrn.

ist, wie folgt, verwendet:

a) für Neubau-Gegenstände	86 789	Thlr.
b) Zuschuß zum Erneuerungsfonds	483 929	„
c) an die Staatskasse abgeliefert	488 671	„
d) auf die Betriebsrechnung pro 1866 übertragen	823 594	„
Summe wie oben	1 882 983	Thlr.

274. Dem Erneuerungsfonds wurde auch der bei dem Herzogl. Braunschweigschen Leihhause zinsbar belegt gewesene und der Eisenbahn-Hauptkasse wieder zugeführte Bestand von 50 000 Thlrn. überwiesen. Hierdurch erklärt sich auch die Differenz zwischen dem hier angegebenen und dem in der Statistik pro 1864 aufgeführten Bestande.

348. Hierin sind auch die gezahlten Kranken- und Sterbegelder enthalten.

4. Königl. Hannoversche Staats-Eisenbahnen.

I. **Rechnungs-Periode.** Das Rechnungs- und Betriebsjahr umfaßt nicht die Periode des Kalenderjahres, sondern beginnt mit dem 1. Juli. Die vorliegenden statistischen Notizen beziehen sich auf den Zeitraum vom 1. Juli 1864 bis ult. Juni 1865.

II. Das **Bahngebiet** ist gegen das Vorjahr unverändert geblieben. Dasselbe umfaßt folgende Linien:

1. von Hannover bis zur Braunschweigischen Grenze und von Hannover bis zur Schaumburg-Lippeschen Grenze	13,55	Meilen,
2. Löhne-Osnabrück 6,34 M. und Preußische Grenze bei Salzbergen bis Emden 17,80 M., zus.	24,14	„
3. Lehrte-Celle-Uelzen-Lüneburg-Harburg 20,49 M. nebst der Zweigbahn Lüneburg-Hohnstorf 2,13 M., zus.	22,62	„
4. Wunstorf-Verden-Bremen-Geestemünde 21,64 M. nebst der Zweigbahn Burg-Lesum-Vegesack 0,79 M., zus.	22,43	„
5. Hannover-Nordstemmen-Kreiensen-Kassel 22,09 M. mit der Zweigbahn Nordstemmen-Hildesheim-Lehrte 4,84 M., zus.	26,93	„
zusammen	109,67	Meilen.

Hierzu kommen noch folgende gepachtete Strecken:

a) von der Grenze bei Bückeburg bis Minden	0,57 M.	
b) von Minden bis Löhne (von Hannover nur mitbenutzt)	2,75 „	3,32 „
von der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft;		
c) von Osnabrück bis Rheine 6,17 M. und von Rheine bis zur Landesgrenze bei Salzbergen 0,78 M., zusammen		6,95 „
von Preußen resp. der Westfälischen Staatsbahn-Verwaltung.		
Mithin Gesammt-Betriebslänge		119,94 Meilen

à 7532 Meter = 121,75 Hannoversche Meilen à 7420 Meter.

Außerdem befinden sich noch im Betriebe:

a) eine Zweigbahn am Piesberge (der Stadt Osnabrück gehörig) von	0,23	Meilen,
b) die Zweigbahn Geestemünde-Bremerhaven von	0,53	„

welche aber nur für den Güterverkehr benutzt werden und deshalb in den vorliegenden statistischen Notizen unberücksichtigt geblieben sind.

Von der Betriebslänge von 119,94 Meilen liegen ca. 21 Meilen in den Nachbarstaaten.

III. **Auswärtige Bahnstrecken.** Welchen Staaten die außerhalb Hannovers belegenen, aber im Hannoverschen Betriebe stehenden Bahnstrecken angehören, ist in der Statistik pro 1860 S. 5 der Berichte mitgetheilt. Dort sind auch die Pachtverhältnisse und die Abrechnungen mit den Eigenthümern dieser Strecken erläutert.

Veränderungen sind in diesen Verhältnissen bis jetzt nicht eingetreten.

Die Herauszahlungen an die Eigenthümer haben pro 1865 betragen:

an Kurhessen für die Strecke von der Grenze bis Hafte	111 017	Thlr.,
für den Reservefonds dieser Strecke	2 188	„
und für die Mitbenutzung des Bahnhofs Kassel (abschläglich)	24 500	„
an Schaumburg-Lippe für die Strecke von der Grenze bis Bückeburg	251 290	„
und für den Reservefonds dieser Strecke	5 310	„
an die Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft für die Strecke von der Lippeschen Grenze bis Minden 20 037 Thlr.		
und für die Mitbenutzung von Minden-Löhne 40 000 „	60 037	„
an Preußen für die Strecke Osnabrück-Rheine-Grenze bei Salzbergen	119 206	„
an Bremen für die gemeinschaftlich gebauten Bahnstrecken Wunstorf-Bremen Geestemünde und Burg-Lesum-Vegesack, und zwar		
a) Restzahlung für das Betriebsjahr 1864 80 612 Thlr.		
b) Abschlagszahlung auf die Einnahmen für das Betriebsjahr 1865 . 143 000 „	223 612	„
zusammen	797 160	Thlr.

gegen 698 893 Thlr. im Vorjahre, also pro 1865 mehr 98 267 Thlr.

IV. **Bahn-Anlagen.** Außer den Geleiserweiterungen in der Central-Station Hannover und den Stationen Lehrte, Wunstorf, Nienburg und Verden wurde der Bau des zweiten Geleises vollendet: auf der Lehrte-Harburger Linie von Bienenbüttel nach Bevensen und von Bardowiek nach Winsen, auf der Wunstorf-Bremer Linie von Hagen nach Eistrup (in einer Gesammtlänge von 9,66 M.), wogegen an dem zweiten Geleise von Kreiensen nach Göttingen im Betriebsjahre 1865 noch gebaut wurde.

V. Die **Betriebsmittel** wurden im Jahre 1865 um 8 Personenwagen, 5 Gepäckwagen, 18 offene und 166 bedeckte Güterwagen vermehrt, von den Arbeitswagen wurden aber 27 ausrangirt.

VI. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

77—83 u. 85. Die Vertheilung des Anlage-Kapitals auf die einzelnen Bautitel kann nicht stattfinden, da das Anlage-Kapital der gepachteten Bahnstrecken nur summarisch bekannt ist.

86 u. 87. Die Erhöhung des Anlage-Kapitals gegen die Vorjahre rührt davon her, daß die früher unberücksichtigt gebliebenen Zinsen während der Bauzeit von zus. 3 702 681 Thlrn. demselben ult. 1865 hinzugerechnet wurden.

Das Anlage-Kapital der gepachteten Bahnstrecken ist hierin ebenfalls enthalten und sind deshalb die Durchschnittssummen (Kol. 87) nach der Bahnlänge von 109,87 + 10,27 = 119,94 Meilen berechnet worden.

96d u. 100d. Außer den hier aufgeführten Wagen besitzt die Hannoversche Verwaltung noch gemeinschaftlich mit den Köln-Mindener und Braunschweigischen Verwaltungen 36 Personenwagen, 12 Post- und Personenwagen und 27 Gepäckwagen. Der Hannoversche Antheil an diesen Wagen ist etwa $\frac{1}{4}$ ($\frac{14,5}{61}$) und beträgt 55 358 Thlr.

114a u. 115a. Hierin sind die vorstehend aufgeführten 55 358 Thlr. (41 425 resp. 13 933 Thlr.) mitenthalten.

123c u. 124c. Die Hannoverschen Bahnen bilden ein Netz verschiedener, in der Frequenz sehr von einander abweichender Bahnstrecken; es ist daher die Zahl der abgelassenen Züge und der in denselben befindlichen Wagen-Achsen nur summarisch bekannt.

135. Bei Berechnung des Quantum Brennmaterials pro Achsmeile sind, wie in früheren Jahren, 200 Ctr. Torf = 100 Ctr. Steinkohlen = 100 Ctr. Coals gerechnet worden.

149c. Die gemeinschaftlichen Verbands-Personenwagen (siehe Erl. zu Kol. 96d) legten auf der Hannoverschen Staats-Eisenbahn 239 732 Achsm., die gemeinschaftlichen Verbands-Gepäckwagen 134 415 Achsm. und Preuß. Postwagen 63 826 Achsm. zurück. Weil eine Trennung der von den fremden Personen-, Gepäck- und Güterwagen auf der Hannoverschen Staats-Eisenbahn zurückgelegten Achsmeilen überhaupt nicht vorgesehen ist, so haben die vorstehend aufgeführten Achsmeilen hier ebenfalls mitaufgenommen werden müssen.

152a. Aus dem in vorstehender Erläuterung angeführten Grunde sind hier die von den eigenen und fremden Personen-, Gepäck- und Güterwagen zurückgelegten Achsmeilen summarisch aufgeführt worden.

158—160. Von den hier aufgeführten Personen sind mit Retourbillets (mit eintägiger Gültigkeit) befördert worden:

55 000 in I. Klasse,
206 260 „ II. „
6 588 „ III. „
überhaupt 267 848 Retourbillets.

178. Außerdem sind noch 2 450 Ladungen Pferde und 13 056 Ladungen Rindvieh ꝛc. befördert worden.

180d. Dies sind die von den mit Retourbillets beförderten Personen auf der Retourfahrt zurückgelegten Meilen.

180e. Dagegen werden die von den Personen zu ermäßigten Fahrpreisen zurückgelegten Meilen nicht notirt.

183. Hierin sind auch die von dem Reisegepäck zurückgelegten Centnermeilen enthalten.

194e. In dieser Summe sind 18 391 Thlr. Einnahmen für Extrazüge enthalten.

209. Ebenso hier 14 383 Thlr. Einnahmen der Trajekt-Anstalt bei Hohnstorf.

212, 213 u. 257. In diesen Summen sind auch die Einnahmen und Ausgaben des gesammten Telegraphen-Verkehrs enthalten, weil sich diejenigen des Eisenbahn-Telegraphen-Dienstes von denen des Staats-Telegraphen-Dienstes nicht trennen lassen. Die Brutto-Einnahme des Telegraphen-Dienstes hat 110 274 Thlr. und die Ausgaben, abgesehen von den allgemeinen Verwaltungskosten, 61 410 Thlr. betragen.

213. Dies ist die Soll-Einnahme. Die Ist-Einnahme stellt sich in Folge früherer Differenzen in den Abrechnungen der verschiedenen Eisenbahn-Verbände um 2 925 Thlr. geringer, sie beträgt mithin 6 461 975 Thlr.

222. Hierin sind auch die Unterhaltungskosten der optischen Telegraphen enthalten.

223. Desgl. hier die Beleuchtungskosten derselben und diejenigen der Bahnwärterhäuser.

237. In dieser Summe sind 175 Thlr. Kosten der An- und Abfuhr der Güter enthalten.

238. Dies sind die Beiträge zu den gemeinschaftlichen Kosten der verschiedenen Eisenbahn-Verbände, welchen Hannover angehört.

242. In Uebereinstimmung mit der Betriebsrechnung der Hannoverschen Eisenbahnen sind hier nur 10 656 Thlr. in Ausgabe und in Kol. 212 nur 68 331 Thlr. in Einnahme gestellt. Die Höhe der berechneten Wagenmiethe ist in Kol. 156 u. 157 ersichtlich gemacht.

263a. Werden von dem Betriebs-Ueberschusse von . . . . . 3 420 132 Thlrn.
die Herauszahlungen an die fremden Eigenthümer mit . . . . . 797 160 „
in Abzug gebracht, (siehe ad III. dieses Berichts), so verbleiben . . . . . 2 622 972 Thlr.
die Verzinsung der Anleihen erforderte . . . . . 1 458 593 „
es verbleibt mithin ein Reingewinn von . . . . . 1 164 379 Thlrn.
gegen 999 269 Thlr. im Vorjahre.

278. Im Betriebsjahre 1864/65 waren im Betriebe . . . . . 119,94 Meilen;
der mittlere Jahresdurchschnitt der im Vorjahre im Betriebe stehenden Linien betrug . . 118,44 „
mithin pro 1865 mehr . 1,50 Meilen.

5. Main-Neckar-Eisenbahn.

I. **Verbindungsbahn Friedrichsfeld-Mannheim.** Von der zur Großherzogl. Badischen Staatsbahn gehörigen zweigeleisigen Strecke Friedrichsfeld-Mannheim (1,94 M.) wird das eine Geleise ausschließlich von der Badischen Staatsbahn, das andere dagegen als Verbindungsbahn mit der Main-Neckar-Bahn benutzt und nur durch das Transportmaterial der letzteren Bahn befahren. Die Main-Neckar-Bahnverwaltung erhält für die von ihr verwendeten Maschinen und

Wagen nebst Fahrpersonal jährlich eine entsprechende Vergütigung von der Großherzogl. Badischen Eisenbahn-Verwaltung, wogegen letztere die Einnahmen aus dem Personen- und Güterverkehre dieser Strecke bezieht.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

92, 97b, 99a, 101b, 103b u. 110. Diesen Durchschnittsberechnungen ist die Länge der eigenen Bahn von 11,62 M. und diejenige der Verbindungsbahn Friedrichsfeld-Mannheim von 1,24 M. (siehe oben ad I.) zu Grunde gelegt, weil letztere ebenfalls von den Transportmitteln der Main-Neckar-Eisenbahn befahren wird.

165. Außerdem wurden noch 325 Z.-Ctr. Militair-Gepäck und 15 Pferde befördert, wofür die Einnahme in Kol. 194c mitenthalten ist.

177c. Ferner wurden noch 38 Leichen befördert.

203b. Dies ist die Gesammt-Einnahme für alle beförderten Eilgüter, Frachtgüter der Normal- und ermäßigten Klasse, Kohlen und Coaks, Eisenbahn- und sonstigen Fahrzeuge im Binnen- und direkten Verkehre. Eine spezielle Beantwortung der Fragen Kol. 201, 203, 204, 205, 207b u. c u. 209 kann nicht stattfinden, weil die Buchführung der Main-Neckar-Eisenbahn nach den vorliegenden Tabellen nicht eingerichtet ist.

6. Main-Weser-Bahn.

I. Ueber die Organisation der **Verwaltung,** ihre Geschäftsleitung des Westdeutschen Eisenbahn-Verbandes, über die mit der Kurfürst Friedrich Wilhelms Nordbahn gemeinschaftliche Strecke Kassel-Guntershausen (1,45 M.) nebst den Werkstätten und dem Materialien-Magazin in Kassel, sowie über die Verbindungsbahn zwischen den Bahnhöfen der Main-Weser-, der Main-Neckar-, der Taunus- und der Frankfurt-Hanauer Eisenbahn zu Frankfurt a. M., die Personen- und Güterabfertigung der Homburger Eisenbahn auf dem Main-Weser-Bahnhofe zu Frankfurt, die Personenabfertigung der Köln-Gießener-Bahn auf dem Main-Weser-Bahnhofe zu Gießen und die der Hannoverschen Südbahn auf dem mit der Kurfürst Friedrich Wilhelms Nordbahn gemeinschaftlichen Bahnhofe zu Kassel, enthalten die Jahrgänge 1862 und 1860 der Statistik (S. 8 u. 7) und die früheren Jahrgänge spezielle Mittheilungen.

II. **Bahn-Anlagen.** Die noch rückständigen Arbeiten an dem zweiten Geleise von Guntershausen bis Frankfurt wurden vollendet, ebenso die hiermit in Verbindung gestandene Vermehrung von Nebengeleisen auf den Stationen.

In den Kurhessischen Enclaven Nauheim, Vertershein und Bockenheim wurde der Bau von 18 Wärterwohnungen begonnen.

Die Baukosten des Hauptverwaltungs-Gebäudes zu Kassel, incl. seiner äußeren Hallen, waren den bei der Main-Weser-Bahn mitbetheiligten Staaten gegenüber und ebenso in den früheren Angaben für die Statistik bisher zu ½ verrechnet; nachdem jedoch die Vergütung für die Mitbenutzung jenes Gebäudes sowohl für die Kurfürst Friedrich Wilhelms Nordbahn, wie für die Hannoversche Südbahn normirt ist, wurde die andere Hälfte jener Kosten in das Baukapital aufgenommen.

Durch diese Umstände erhöhte sich das Baukapital gegen 1864 um 284 704 Thlr.

Für die Bahnunterhaltung wurden beschafft:

86 920,5 Fuß umgewalzte Schienen für	42 041	Thlr.
71 026,9 „ neue Schienen	54 478	„
49 007 „ neue Schienen, welche bei dem Bau des zweiten Geleises übrig waren, für	36 421	„
Aus den Vorräthen des Hauptmagazins wurden verwendet:		
6 650 Schienen für	4 560	„
Ferner wurden beschafft:		
10 731 Paar Laschen für	6 611	„
33 010 Stück Schwellen für	49 774	„
Von diesen	193 885	Thlrn.
sind in Abzug gebracht: die von den den Bahnhof Kassel und die Strecke Kassel-Guntershausen mitbenutzenden Verwaltungen ersetzten Beträge und der Erlös aus dem Verkaufe alter Materialien von zusammen	39 898	„
Es sind also für solche Materialien in der Jahres-Rechnung in Ausgabe verblieben	153 987	Thlr.

Reserve- und Erneuerungsfonds bestehen bei der Main-Weser-Bahn nicht, es sind deshalb die Kosten für die Erneuerung des Oberbaues nach 16jährigem Betriebe der Bahn, überhaupt die Bahn-Unterhaltungskosten beträchtlich höher, als bei Bahnen, welche durch solche Fonds in der Lage sind, die Erneuerung des Materials auf alle Jahre gleichmäßig zu vertheilen.

Die Unterhaltungskosten der Bahn wurden aber auch noch durch die Löhne sehr gesteigert, indem dieselben von 34 496 Thlrn. im Jahre 1864 auf 84 717 Thlr. im Jahre 1865, oder von 1 278 Thlrn. pro Meile Bahnlänge und 963 Thlr. pro Meile Geleis auf 3 138 Thlr. pro Meile und 1 380 Thlr. pro Meile Geleis stiegen.

Diese Mehrausgabe wurde durch die Uebernahme der Unterhaltungskosten des zweiten Geleises auf Betriebskosten hervorgerufen und es mußten diese verhältnißmäßig höher sein, als in anderen Jahren, weil das zweite Geleis noch besondere Regulirungsarbeiten erforderte.

Die Umwalzung der Schienen wurde nach einem neu construirten stärkeren Profile bewirkt, nach welchem eine Schiene zu 18′ engl. = 409 Z.-Pfd. oder der laufende Fuß preuß. = 23,4 Z.-Pfd. wiegt.

Mit den angeschafften Schienen wurde, wie in früheren Jahren, in zusammenhängenden Strecken altes Ge-

leis ausgewechselt und die dabei gewonnenen noch brauchbaren alten Schienen in Reserve genommen, um nach Bedarf zur Unterhaltung der verbliebenen alten Geleisstrecken verwendet zu werden.

Bis zum Schlusse des Jahres 1865 sind als unbrauchbar aus den Geleisen 43,21 Proc. Schienen entfernt, also pro Jahr (15,57 Jahre) 2,78 Proc., Schwellen 79,61 Proc. oder pro Jahr 5,11 Proc.

III. **Betriebsmittel.** Im Laufe des Jahres 1865 wurden beschafft:

a)	4 Stück	sechsrädrige Personenwagen	I. u. II. Klasse für . . .	14 175 Thlr.
b)	5 „	vierrädrige „	II. u. III. „ „ . . .	11 961 „
c)	13 „	„ „	III. „ „ . . .	27 913 „
d)	30 „	„ bedeckte Güterwagen	„ . . .	37 940 „

Für diese Wagen und für einige geringe Ergänzungen der Betriebsmittel, sowie durch Anzahlungen auf 6 in Bestellung gegebene Lokomotiven wurden im laufenden Jahre 130 800 Thlr. von den Betriebs-Ueberschüssen für Vermehrung der Betriebsmittel in Ausgabe gebracht.

IV. **Verkehrs-Verbindungen.** Hierüber, wie über die Benutzung der Personen- und Gepäckwagen in den Schnellzügen enthalten die früheren Jahrgänge der Statistik spezielle Mittheilungen.

V. **Ausnutzung der Transportmittel.** Jede Achse von Personenwagen I. u. II. Klasse war besetzt

mit	3,58	Personen und brachte ein	0,5299 Thlr. pro 1865
„	3,60	„ „ „ „	0,5274 „ „ 1864
„	3,53	„ „ „ „	0,5145 „ „ 1863

Jede Achse von Personenwagen III. Klasse war besetzt

mit	5,635	Personen und brachte ein	0,4617 Thlr. pro 1865
„	5,34	„ „ „ „	0,4557 „ „ 1864
„	6,09	„ „ „ „	0,4951 „ „ 1863

Von den bewegten Plätzen der Personenwagen waren im Jahre 1865 durchschnittlich 28,52 Proc. besetzt. (Siehe Kol. 140 der Tabellen.)

Auf eine Güterwagen-Achse kam durchschnittlich (wie in Kol. 146a der Tabellen angegeben) 30,74 Z.-Ctr. und (ausschließlich ihrer Benutzung in Materialzügen)

eine	Belastung	von	29,96	Ctrn.	und	eine	Einnahme	von	9,933	Sgr. gegen
„	„	„	29,95	„	„	„	„	„	9,804	„ im Jahre 1864
„	„	„	28,47	„	„	„	„	„	10,010	„ „ „ 1863
„	„	„	27,76	„	„	„	„	„	10,020	„ „ „ 1862.

Die leer gelaufenen Wagen betrugen 18,26 Proc. der beladenen (im Jahre 1864 = 28,2 Proc.) oder täglich 67 Achsen über die ganze Bahn.

Der Verkehr nach Süden überstieg den nach Norden um 14 Proc.

Der Transport der Einzelgüter verhielt sich zu dem der Rohprodukte (in Wagenladungen) wie 471 : 486; hierdurch und durch den ungleichmäßigen Verkehr auf den einzelnen Bahnstrecken erläutert sich die geringe Ausnutzung der Tragkraft der Wagen (46,06 Proc.).

VI. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

100d. Außerdem besitzt die Main-Weser-Bahn noch einen Antheil an 11 sechsrädrigen Packmeisterwagen des Mitteldeutschen Verbandes.

121h u. 122. Hiervon wurden durch Maschinen der Bebra-Hanauer Bahn 3 534 Meilen zurückgelegt. Der Dienst der Maschinen auf der Verbindungsbahn zu Frankfurt a. M., sowie der Rangirdienst zu Kassel, Gießen und Frankfurt zusammen während 19 323 Stunden, der Probedienst der Maschinen mit 60,39 Meilen und die Leistungen auf fremden Bahnen mit 11 Meilen sind hierunter nicht mitbegriffen. Ebenso ist der Verbrauch bei diesen Leistungen von 19 824 Z.-Ctrn., welche 5 162 Thlr. 11 Sgr. kosteten, in den Kol. 129, 135 und 137 der Tabellen **nicht**, dagegen in Kol. 231 enthalten.

Die Maschinen hielten außerdem während 30 465 Stunden Reserve.

140 u. 146. Wegen der weiteren Mittheilungen über die Ausnutzung der Personen- und Güterwagen siehe ad V. dieses Berichts.

141. Die Post stellt bei einigen Zügen ihre eigenen Wagen ein, deren Achsmeilen hier angegeben sind. In anderen Zügen wird ihr Seitens der Verwaltung der Raum eines ganzen oder halben Wagens gestellt; die auf diese Weise zurückgelegten 22 910 Achsmeilen sind in Kol. 142 mitenthalten.

Es sind also 78 858 + 22 910 = 101 768 Achsmeilen für den Postdienst erforderlich gewesen.

148. Hierin sind die von den Postwagen zurückgelegten 78 858 Achsmeilen **nicht** aufgenommen.

165. In dieser Summe sind 6 337 Z.-Ctr. Gepäck der Auswanderer enthalten.

166b. Freigepäck wird gewährt im Verkehr des Mitteldeutschen und Westdeutschen Verbandes, mit Ausschluß des in letzterem zur Abrechnung kommenden Verkehrs zwischen den Stationen der Main-Neckar-, der Hessischen Ludwigs- und der Taunusbahn einerseits und denen der Main-Weser-Bahn andererseits, ferner wird solches gewährt im Verkehr mit der Niederländischen Rhein-Eisenbahn und in dem mit verschiedenen Stationen der Bergisch-Märkischen und Köln-Gießener Bahn, nicht aber in dem mit der Nassauischen Staatsbahn und den nahe gelegenen Stationen der Köln-Gießener Bahn, ebenso nicht im innern Verkehr. Bei Benutzung der 3. Wagenklasse im innern Verkehr wird indessen pro Person eine Traglast frei befördert.

169 u. 202. Die zu Kol. 141 erläuterte Einrichtung gestattet die Notirung der Postgüter nicht.

Außer den oben angegebenen, für die Post erforderlich gewesenen Achsmeilen kamen noch 1364 Ctr. mit 16 814 Centnermeilen Eilgüter zum Transport, deren Ertrag in Kol. 202 mitenthalten ist.

177b. Diese Fahrzeuge bestanden in
22 Lokomotiven incl. Tender,
6 Lokomotiven ohne Tender und
622 Achsen neue Waggons.

177c. Zum Transport von Fahrzeugen aller Art waren 515 Achsen Güterwagen erforderlich. Die Zahl der Gegenstände selbst kann nicht angegeben werden.

179b. Es waren dieses:
Pferde . . , zu deren Transport 752 Achsen Güterwagen,
größeres Vieh, „ dessen „ 3441 „ „
kleines „ „ „ „ 1484 „ „
erforderlich waren.

212. Hierunter sind 34 433 Thlr. für Wagenmiethe enthalten, welche in dem Betriebsbericht als „uneigentliche Einnahme" von der correspondirenden Ausgabe von 61 739 Thlrn. in Abzug gebracht sind.

228. Diese bedeutende Ausgabe wird durch das ad II. dieses Berichts Gesagte erläutert.

241. Hierin sind auch die Erleuchtungskosten der Betriebslokale (Wartesäle ꝛc.) enthalten.

245. Ebenso hier die Unterhaltungskosten der Werkzeuge und Maschinen in den Werkstätten.

268. Diese Ausgabe ist in dem statistischen Berichte ad III. erläutert.

269. Diese Summe repräsentirt den Mehr-Geldwerth der Material-Vorräthe und „Vorlagen" des Jahres 1865 gegen diejenigen pro 1864.

339—358. Eine Beamten-Pensionskasse besteht nicht, die Beamten unterliegen vielmehr den für die Staatsdiener in den verschiedenen Staatsgebieten geltenden Pensions-Vorschriften. Dagegen besteht eine auf volle Gegenseitigkeit gegründete Sterbekasse unter den Beamten, Dienern und Arbeitern der Bahn.

7. Herzogl. Nassauische Staats-Eisenbahn.

I. Das **Bahngebiet** ist gegen die Vorjahre unverändert geblieben. Dasselbe umfaßt:
a) die Hauptbahn von Wiesbaden über Oberlahnstein nach Wetzlar von . . . . . 24,823 Meilen,
b) die Verbindungsbahn mit der Taunusbahn . . . . . 0,254 „
zusammen 25,077 Meilen.

II. **Bahn-Anlagen.** Der Umbau resp. die definitive Anlage des Bahnhofs zu Wiesbaden wurde fortgesetzt, namentlich die Wagenremise, die Lokomotivremise nebst Wasserhaus und der Güterschuppen vollendet und das Stationsgebäude im Rohbau hergestellt.

Ferner wurden zwei neue Haltestellen, die eine bei dem Hüttenwerk Hohenrhein, die andere bei den Eisensteinlagern oberhalb Aumenau errichtet und zur Erleichterung des Erztransports nach dem Weilburger Bahnhofe oberhalb desselben eine neue Brücke über die Lahn von 51,5 Meter lichter Weite erbaut.

III. Die **Betriebsmittel** wurden im Jahre 1865 um 2 Güterzug-Maschinen, 7 Personenwagen und 220 Güterwagen vermehrt.

IV. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

15. Die Betriebs-Eröffnung der einzelnen Bahnstrecken fand in nachstehender Reihenfolge statt:

am 11. August 1856 Wiesbaden-Rüdesheim,	am 5. Juli 1862 Nassau-Limburg,
„ 1. Juli 1858 Lahnstein-Ems,	„ 14. Oktober 1862 Limburg-Weilburg u.
„ 9. Juli 1860 Ems-Nassau,	„ 10. Januar 1863 Weilburg-Wetzlar.
„ 22. Februar 1862 Rüdesheim-Lahnstein,	

169 u. 202. Das Gewicht der Postgüter wird nicht ermittelt; für die Beförderung derselben wird eine jährliche Vergütigung von 13 418 Thlrn. für die Güter und 52 Thlr. für das mitfahrende Personal entrichtet.

274. Ein besonderer Erneuerungsfonds besteht in Wirklichkeit nicht, es sind aber in Kol. 276 diejenigen Ausgaben aufgeführt, welche der Erneuerungsfonds zu tragen haben würde, wenn ein solcher existirte.

8. Königl. Preuß. Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.

I. **Verwaltung.** Durch Gesetz vom 24. September 1862 wurde der Bau der „Königl. Schlesischen Gebirgs-Eisenbahn" angeordnet und durch Allerhöchsten Erlaß vom 3. November ejsd. a. die Ausführung des Baues einer besonderen Kommission, der „Königl. Kommission für den Bau der Schlesischen Gebirgsbahn" übertragen und bestimmt, daß die Leitung des künftigen Betriebes durch die Königl. Direktion der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn erfolgen solle.

Nachdem im Jahre 1865 Strecken der Schlesischen Gebirgsbahn eröffnet worden, erstreckt sich die Verwaltung der Königl. Direktion der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn auf
die Königl. Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn und
„ „ Schlesische Gebirgs-Eisenbahn.

Außerdem verwaltet die Direktion die Verbindungsbahn in Berlin (1,39 Meilen), welche die dort einmündenden Bahnen unter einander verbindet. Diese Verbindungsbahn, welche nur zum Gütertransport benutzt wird, ist in die vorliegenden Tabellen nicht aufgenommen.

II. Das **Bahngebiet** umfaßt:
1. die Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn, und zwar

a) die Hauptbahn Berlin-Frankfurt a. O.-Liegnitz-Breslau . . . . . 47,55 Meilen,
b) die Zweigbahn Kohlfurt-Görlitz . . . . . 3,76 „
c) die Verbindungsbahn in Breslau zwischen dem Niederschlesischen und Oberschlesischen Bahnhofe . . . . . 0,31 „

zusammen 51,62 Meilen;

2. von der Schlesischen Gebirgsbahn die am 20. September 1865 eröffneten Strecken:
a) Kohlfurt-Lauban-Reibnitz (Warmbrunn) . . . . . 8,34 M.
b) Görlitz-Lauban . . . . . 3,40 „

zusammen 11,74 Meilen,

für welche sich mit Rücksicht auf die Betriebs-Eröffnungszeit ein mittlerer Jahresdurchschnitt von 3,31 Meilen ergiebt.

Bei Berechnung der Durchschnitts-Ergebnisse Kol. 92, 97b, 99a, 101b, 103b, 110, 113b, 114b, 115b und 116b sind deshalb 51,62 + 11,74 = ... 63,36 Meilen
und bei denjenigen Kol. 150b, 151b, 152b, 153b, 188, 200, 211, 214, 229, 255, 258a und 261b
51,62 + 3,31 = ... 54,93 Meilen
zu Grunde gelegt werden.

III. **Bahn-Anlagen.**

1. **Geleise.** Die Hauptbahn von Berlin bis Breslau ist doppelgeleisig, dagegen sind die Breslauer Verbindungsbahn und die Gebirgsbahn eingeleisig.

Im Jahre 1865 wurden 13 300 lfde. Ruthen Geleise und 34 465 Stück Schwellen ausgewechselt. Vermehrt wurden die Geleise der Hauptbahn um 1636 lfde. Ruthen und 34 Stück Ausweichungen.

2. **Brücken.** Auf Station Finkenheerd wurde in Folge der Anlage einer Ueberladestelle eine 8′ im Lichten weite offene Wegeunterführung mit Blechträgern hergestellt. Außerdem wurden auf der Strecke 3 Durchlässe erweitert resp. verlängert.

3. **Stationsbauten.** Stations-Gebäude wurden durch Anbauten erweitert: in Berlin, Hainau, Neumarkt und Lissa; ein neues Stations-Gebäude erhielt Haltestelle Staudnitz. Neue Güterschuppen wurden erbaut: 2 in Berlin (mit Büreau-Gebäuden), je einer in Erkner, Finkenheerd und Lissa; durch Anbau vergrößert wurde je ein Güterschuppen in Siegersdorf und in Breslau, in Frankfurt wurde ein zweites Büreau-Gebäude zum Güterschuppen erbaut.

Neue Appartements wurden erbaut: je eines in Berlin, Frankfurt, Siegersdorf und Lissa; neue Stallgebäude in Finkenheerd, Siegersdorf und Neumarkt, und neue Wirthschaftskeller in Fürstenwalde und Lissa.

In Köpenick und Erkner wurden große Drehscheiben erbaut.

Brunnen wurden angelegt: je 2 in Berlin und Finkenheerd, je einer in Guben, Sorau und Hainau; in Finkenheerd und Guben auch Lastkrahne aufgestellt.

Auf Station Erkner wurde ein Familienhaus mit Stall, Appartement und Brunnen neu erbaut und ein Kohlenlagerplatz angelegt; auf Station Fürstenwalde ein Beamten-Wohngebäude durch Anbau vergrößert, in Finkenheerd eine Kohlen-Ueberladestelle eingerichtet, in Bunzlau die Einrichtung zur Gasbeleuchtung hergestellt und in Görlitz eine neue Schiebebühne erbaut.

Die Reserve-Wasserstation in Frankfurt wurde umgebaut, auch eine provisorische Wasserstation in Guben hergestellt. Die Stationen Köpenick und Erkner erhielten je eine neue Viehrampe.

Außerdem wurden auf den meisten Bahnhöfen die Perrons verlängert und verschiedene andere Verbesserungen ausgeführt.

IV. Die **Betriebsmittel** wurden im Jahre 1865 um 8 vierrädrige Gepäckwagen, 56 vierrädrige bedeckte Güterwagen, 94 eiserne und 250 hölzerne vierrädrige Kohlenwagen und 15 vierr. Plateauwagen mit einer Gesammtladungsfähigkeit von 87 940 Z.-Ctrn. vermehrt.

V. **Industrielle Anlagen.** Die Oefen und ein Theil des Verwaltungsgebäudes der außer Betrieb gesetzten Koaksbrennerei zu Breslau wurden abgebrochen.

Zu den im Jahre 1864 vorhandenen Werkstätten in Frankfurt a. O., Berlin, Breslau, Sorau, Görlitz und Liegnitz ist pro 1865 noch die Filial-Werkstatt zu Lauban hinzugekommen. In sämmtlichen Werkstätten waren durchschnittlich täglich 923 Arbeiter beschäftigt, welchen zusammen 224 903 Thlr. Arbeitslohn gezahlt wurde.

Der Werth der in diesen Werkstätten verarbeiteten Materialien berechnete sich pro 1865 auf 272 845 Thlr.

VI. Ueber das **Versicherungswesen** enthält der statistische Bericht pro 1864 S. 181 nähere Mittheilungen. Veränderungen hiergegen sind im Jahre 1865 nicht vorgekommen.

VII. Außer der **Beamten-Pensionskasse** (Kol. 339—358 der Tabellen) besteht noch eine Beamten-Sterbekasse mit 2 354 Betheiligten und einem Kassen-Bestande von 19 576 Thlrn. ult. 1865.

VIII. **Erläuterungen zu den Tabellen**, und zwar zu Kolonne:

a. **Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.**

76. Das Anlage-Kapital besteht

a) in Stamm-Actien	10 000 000 Thlr.
b) in Prioritäts-Actien zum Ankauf der früheren Berlin-Frankfurter Bahn . .	4 175 000 „
c) in Prioritäts-Obligationen	6 800 000 „
Summe des concessionirten Anlage-Kapitals	20 975 000 Thlr.
zu übertragen .	20 975 000 Thlr.

Uebertrag		20 975 000 Thlr.
Davon sind an die General-Staatskasse abgeführt		25 „
mithin verwendet		20 974 975 Thlr.
Aus Staatsfonds sind bis ult. 1865 überwiesen:		
a) zum Bau des zweiten Geleises	5 160 000 Thlr.	
b) zu baulichen Erweiterungen und zur Vermehrung der Transportmittel	3 155 184 „	
zusammen	8 315 184 Thlr.,	
wovon ult. 1865 als Bestand vorhanden waren	567 633 „	
verbleiben		7 747 551 „
Ferner sind aus den Betriebs-Ueberschüssen in den Jahren 1852—1865 zur Erweiterung und Vervollständigung der Anlagen, sowie zur Vermehrung der Transportmittel verwendet		4 956 148 „
Summe des bis ult. 1865 verwendeten Anlage-Kapitals		33 678 674 Thlr.

83. Dies sind die Anlage-Kosten der Central-Werkstatt zu Frankfurt a. O.

85. Hierin sind 1 414 173 Thlr. für den Ankauf der Berlin-Frankfurter Bahn mitenthalten.

88b. Dies sind die in der Erläuterung zu Kol. 76 erwähnten Prioritäts-Actien.

90a u. b. Diese Beträge sind in den in Kol. 77—86 aufgeführten Summen bereits mitenthalten (siehe Erläuterung zu Kol. 76).

93a. Einschließlich einer Lokomotive mit 3 gekuppelten Achsen und 4 Tender-Lokomotiven.

121c. Die als vorgelegte Reserve-Maschinen von den Lokomotiven zurückgelegten 49 839 Meilen sind in Kol. 121a—c mitenthalten.

128a u. 130c. Hierin ist auch das beim Reserve- und Rangirdienst verbrauchte Brennmaterial mitenthalten. Bei der Reduktion von Coaks auf Steinkohlen ist eine Tonne Steinkohlen = 360 Z.-Pfd. = 330 Z.-Pfd. Coaks gerechnet worden.

Der Durchschnitts-Verbrauch (excl. des Verbrauchs der Berliner Verbindungsbahn) beträgt **brutto** 213,$_{82}$ Z.-Pfd. und **netto** 170,$_{67}$ Z.-Pfd. **Steinkohlen**, oder 196,$_{0}$ Z.-Pfd. brutto und 156,$_{45}$ Z.-Pfd. netto **Coaks**.

137a. In diesem Betrage sind 42 878 Thlr. Selbstkosten für den Transport der Feuerungs-Materialien auf eigener Bahn enthalten.

140. Das Verhältniß der benutzten **Sitzplätze** beträgt:

bei der Hauptbahn 37,$_{12}$ Proc.
„ „ Gebirgsbahn 13,$_{67}$ „

141. Die Postwagen, welche Eigenthum der Postverwaltung sind, haben auf der eigenen Bahn 446 709 Achsmeilen und auf fremden Bahnen 44 034 Achsmeilen zurückgelegt. Postwagen fremder Bahnen legten auf der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn 58 995 Achsmeilen zurück.

153a. Es sind hier die auf fremden Bahnen zurückgelegten 44 034 Achsmeilen diesseitiger Postwagen nicht, dagegen die auf der diesseitigen Bahn zurückgelegten 58 995 Achsmeilen fremder Wagen mitaufgenommen.

168c, 170c, 171c, 172c u. 173c. Hierin sind auch diejenigen im „**durchbrochenen** Verkehre" (von Bahn zu Bahn) beförderten Güter enthalten, deren Empfänger an Stationen der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn wohnhaft sind, und zwar 61 817 Z.-Ctr. Eilgüter, 712 559 Z.-Ctr. Frachtgüter der Normalklasse (u. sperrige G.), 3 564 944 Z.-Ctr. Güter der ermäßigten Klasse und 93 352 Z.-Ctr. Kohlen und Coaks, zusammen 4 432 672 Z.-Ctr.

220. Dieser Betrag bezieht sich nur auf die Unterhaltung der elektrischen Telegraphen.

223. In dieser Summe sind die Kosten für Heizung, Erleuchtung und Reinigung der Empfangszimmer, der Stations-Büreau's, sowie für Erleuchtung und Reinigung der Bahn und der Bahnhöfe mitenthalten.

265. Von den der Amortisation unterliegenden Stamm-Aktien im ursprünglichen Betrage von		10 000 000 Thlrn.
sind vom Staate übernommen ⅓ mit	1 437 500 Thlr.	
und bis ult. 1865 amortisirt	1 135 200 „	
		2 572 700 „
Es verbleiben zur Verzinsung und Amortisation		7 427 300 Thlr.
Hierfür sind im Jahre 1865 gezahlt:		
a) an Zinsen		298 886 „
b) „ Amortisations-Beträgen		89 700 „
zusammen		388 586 Thlr.

270 ꝛc. u. 274 ꝛc. Besondere Reserve- und Erneuerungsfonds giebt es bei der Königl. Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn nicht. Es sind hier aber diejenigen, aus den Betriebs-Ueberschüssen entnommenen Ausgaben, welche in Folge von Elementar- oder Betriebs-Unfällen, und diejenigen, welche für Ersatz von Schienen und Auswechselung von Schwellen, sowie für größere Ersatzstücke an Lokomotiven und Wagen entstanden sind, in den Kol. 272 und 276 aufgeführt worden.

283b, 285b u. 287b. Mit Rücksicht darauf, daß auf die am 20. September 1865 eröffnete Schlesische Gebirgsbahn von den Gesammt-Einnahmen 35 579 Thlr. und von den Gesammt-Ausgaben 30 788 Thlr. kommen, diese geringen

Summen aber auf die Finanz-Resultate der Hauptbahn keinen Einfluß üben, ist den hier aufgeführten Durchschnittsberechnungen der mittlere Jahresdurchschnitt (Kol. 278a) zu Grunde gelegt worden.

Vergleicht man aber die Durchschnitts-Ergebnisse pro Meile (mittlerer Jahresdurchschnitt) des Jahres 1865 gegen diejenigen des Jahres 1864, dann ergeben sich

pro 1865	Einnahmen	125 337 Thlr.,	Ausgaben	46 915 Thlr.,	Ueberschuß	78 422 Thlr.
„ 1864	„	120 954 „	„	44 932 „	„	76 022 „
mithin pro 1865 mehr	Einnahmen	4 383 Thlr.,	Ausgaben	1 983 Thlr.	u. Ueberschuß	2 400 Thlr.

342. Dies ist der Zuschuß, welchen der Staat jährlich mit 120 Thlrn. pro Meile Bahnlänge zur Pensionskasse leistet; derselbe beträgt für die Hauptbahn 6 200 Thlr., für die Schlesische Gebirgsbahn 472 Thlr. und für die Berliner Verbindungsbahn 166 Thlr.

b. **Schlesische Gebirgsbahn.**

77—86. Die Kosten der hergestellten Strecke der Schlesischen Gebirgsbahn (welche fertig hergestellt bis Waldenburg führen und ca. 20 Meilen lang sein wird) betragen ungefähr 4 500 000 Thlr. Eine genaue Feststellung der Kosten für die in Kol. 77—85 aufgeführten Titel ist noch nicht erfolgt.

9. Königl. Preuß. Ostbahn.

I. Das **Bahngebiet** ist gegen die Vorjahre unverändert geblieben. Dasselbe umfaßt:

1. die Hauptbahn von Frankfurt a. O. über Bromberg, Dirschau und Königsberg i. Pr. bis zur Russischen Grenze bei Eydtkuhnen	96,11	Meilen,
2. die Zweigbahnen:		
a) von Bromberg über Thorn nach Otloczyn	8,35	„
b) von Dirschau nach Danzig	4,14	„
3. die Verbindungsbahnen:		
a) zwischen dem Grenzbahnhofe Eydtkuhnen und dem Russischen Grenzbahnhofe Wirballen	0,16	„
b) zwischen dem Grenzbahnhofe Otloczyn und dem Russisch-Polnischen Grenzbahnhofe Alexandrowo, welche Strecke gemeinschaftlich mit der Warschau-Bromberger Bahn benutzt wird	0,57	„
zusammen	109,33	Meilen.

Die Strecken Berlin-Cüstrin und Danzig-Neufahrwasser, mit deren Ausführung die Königl. Direktion der Ostbahn beauftragt ist, befanden sich im Jahre 1865 im Bau.

II. **Bahn-Anlagen.**

1. **Bahnkörper.** Das zweite Geleise auf der Bahnstrecke Elbing-Braunsberg wurde im Jahre 1865 vollendet und am 16. Juli ejsd. a. dem Betriebe übergeben. Die hierdurch bedingten Veränderungen der Nebengeleise auf den Bahnhöfen Güldenboden, Schlobitten und Braunsberg waren ult. 1865 noch im Bau. Die Brücken in Simonsdorf, zwischen Elbing und der Neustädter Fähre wurden verlängert, die hölzernen Brücken in den Rampen der Wegeübergänge und in den Parallelwegen sind beseitigt und an deren Stelle theils massive Brücken erbaut, theils Cementröhren eingelegt.

Die Anpflanzungen zum Schutze gegen Schneeverwehungen, sowie zur Einfriedigung der Bahn wurden auch im Jahre 1865 bedeutend erweitert und zum Schutz gegen Waldbrände größere Strecken Forstschutzstreifen wund gelegt und Gräben abgegrenzt.

Ebenso wurde die Ueberfüllung der Schwellen auf den consolidirten Bahnstrecken mit gesiebtem, staubfreiem Kies fortgesetzt.

2. **Stationsbauten.** In Elbing wurde der alte Lokomotivschuppen abgebrochen und ein neuer massiv, nebst 3 Lösch- und Revisionsgruben, mit einem Wohnhaus-Anbau an einer anderen Stelle wieder aufgebaut. Auf dem Bahnhofe Eydtkuhnen ist, wegen Mangels an Wasser für die Wasserstation und da durch Anlage von Brunnen zur Speisung der Lokomotiven brauchbares Wasser nicht zu beschaffen war, eine Saugerohr-Leitung von 4″ im Lichten weiten gußeisernen Röhren in einer Länge von 2 395 Fuß angelegt worden. Vermittelst deren saugt eine in dem Werkstätten-Gebäude aufgestellte Dampfpumpe das Wasser aus einem mit dem Lipohne-Fluß durch einen Sicker-Kanal verbundenen Sammelbrunnen und drückt dasselbe in die Reservoire der Wasserstation.

In Güldenboden und Schlobitten wurden je 2, in Elbing, Mühlhausen, Braunsberg und Hohenstein je 1 Weichenstellerhaus, sowie auf der Strecke Dirschau-Danzig 2 Bahnwärterbuden erbaut und 9 Bahnwärterhäuser mit massiven Umfassungswänden versehen.

Läutewerksbuden wurden in Elbing, Güldenboden, Schlobitten, Mühlhausen, Braunsberg, Heiligenbeil und Wolitnik und Centesimalwaagen in Cüstrin, Braunsberg und Königsberg aufgestellt.

Außerdem wurden in verschiedenen Stationen Beamten-Wohnhäuser erbaut und verschiedene Umbauten und Verbesserungen ausgeführt.

III. An **industriellen Anlagen** besitzt die Ostbahn eine Maschinenbau-Anstalt in Dirschau. Die Ziegelei in Aniebau bei Dirschau wurde im Jahre 1865 verkauft.

IV. **Erläuterungen zu den Tabellen**, und zwar zu Kolonne:

15. Die einzelnen Bahnstrecken wurden an folgenden Tagen dem Betriebe übergeben:

am 27. Juli 1851 Kreuz-Bromberg,	am 2. August 1853 Braunsberg-Königsberg,
„ 6. August 1852 Bromberg-Danzig,	„ 12. Oktober 1857 Dirschau-Marienburg (einschließlich der Weichsel- und Nogatbrücken),
„ 19. Oktober 1852 Marienburg-Braunsberg,	

am 12. Oktober 1857 Frankfurt a. O.-Kreuz,
" 6. Juni 1860 Königsberg-Stallupönen,
" 15. August 1860 Stallupönen-Eydtkuhnen,
am 24. Oktober 1861 Bromberg-Thorn,
" 4. Dezember 1862 Thorn-Otloczyn.

79f. Von dieser Summe kommen auf den Bau der Weichsel- und Nogatbrücken bei Dirschau 5 080 948 Thlr.

96d. Außerdem sind noch 2 Salonwagen für Reisen fürstlicher Personen vorhanden.

123d. Die Anzahl der abgelassenen Material- und Arbeitszüge wird nicht notirt.

169. Die hier aufgeführten 502 Z.-Ctr. Postgüter sind auf der Strecke Bromberg-Alexandrowo befördert worden. Die außerdem beförderten Postgüter werden nicht notirt, weil für deren Beförderung Seitens der Postverwaltung eine Aversional-Summe gezahlt wird.

175a. Außer den hier aufgeführten sind noch Baugüter mit besonderen Zügen, vor welchen die Lokomotiven 10 219 Meilen zurücklegten, befördert worden. Das Gewicht derselben ist nicht notirt.

202. Hiervon kommen 110 Thlr. auf die in Kol. 169 aufgeführten, auf der Strecke Bromberg-Alexandrowa beförderten 502 Z.-Ctr. Postgüter. Die verbleibenden 8 578 Thlr. repräsentiren das für die Beförderung der Postgüter auf den übrigen Strecken der Ostbahn gezahlte Pauschquantum.

206. Für die in Kol. 175a aufgeführten 46 371 Z.-Ctr. Baugüter sind 4 981 Thlr. und für die mit den Arbeitszügen beförderten 14 306 Thlr. vereinnahmt worden. (Siehe Erläuterung zu Kol. 175a.)

270 ꝛc. u. 274 ꝛc. Besondere Reserve- und Erneuerungsfonds bestehen bei der Ostbahn nicht, sondern es werden die bezüglichen Ausgaben aus den laufenden Betriebs-Einnahmen bestritten. Wären aber dergl. Fonds vorhanden, so würden die betreffenden Ausgaben betragen haben:

a) beim Reservefonds:

für Bahn-Anlagen (Kol. 272a) 3515 Thlr., für Betriebsmittel (Kol. 272b) 1924 Thlr.,

b) beim Erneuerungsfonds:

für Bahn-Anlagen (Kol. 276a) 365 960 Thlr., für Betriebsmittel (Kol. 276b) 57 423 Thlr.

Ferner würden aus dem Ergänzungsfonds (bei Privatbahnen in dem Erneuerungsfonds enthalten) 124 754 Thlr. für Bahnanlagen ꝛc. und 18 371 Thlr. für Betriebsmittel gezahlt worden sein.

10. Königl. Preuß. Saarbrücker Eisenbahn.

I. Ueber die **Verwaltung** der vereinigten Saarbrücker und Saarbrücker-Trier-Eisenbahnen, sowie über die Betriebsleitung der angrenzenden Rhein-Nahe-Eisenbahn durch die „Königl. Preuß. Eisenbahn-Direktion zu Saarbrücken" ist das Nähere in dem Jahrgange 1861 der Statistik S. 10 enthalten. Veränderungen hiergegen sind auch im Jahre 1865 nicht vorgekommen.

II. Das **Bahngebiet**, welches gegen die Vorjahre unverändert geblieben ist, umfaßt die in der Statistik pro 1863 S. 163 näher beschriebenen Linien der

a) Hauptbahn von zus.	16,28	Meilen, sowie
b) die Zweigbahnen nach den Kohlenschächten ꝛc. von zus.	2,33	"
überhaupt	18,61	Meilen.
Hierzu kommt noch die von der Französischen Ostbahn-Verwaltung gepachtete Strecke von der Französischen Grenze bis Forbach	0,64	"
Mithin Gesammt-Betriebslänge	19,25	Meilen.

III. **Bahn-Anlagen.**

1. **Geleise.** Die in den Vorjahren auf der Strecke Saarbrücken-Neunkirchen begonnene Auswechselung der 4" und 4¾" hohen Schienen gegen 5" hohe wurde in ausgedehntem Maaße fortgesetzt, es sind im Jahre 1865 210 lfde. Ruthen 4zöllige und 420 lfde. Ruthen 4½zöllige Geleise in 5zöllige umgewandelt, sowie im Zusammenhange mit denselben 15 neue Weichen eingelegt und 4zöllige alte herausgenommen.

Gleichzeitig wurden im Jahre 1865 . . 15 401 Stück Schwellen (6 Proc. des Bestandes) und 3 375 Stück unbrauchbar gewordene 18füßige Schienen (3,7 Proc. des Bestandes) ausgewechselt.

2. **Stationsbauten.** Die Bahnhöfe Friedrichsthal, Sulzbach, Dudweiler und St. Johann wurden im Laufe des Jahres 1865 vergrößert, mehrere Gruben-Stationen umgebaut und vergrößert und auf der Strecke Saarbrücken-Trier zwei Wärterhäuser erbaut.

IV. Die **Betriebsmittel** wurden um 4 Gepäck-, 100 offene und 100 bedeckte Güterwagen vermehrt.

V. Außer der **Beamten-Pensions- ꝛc. Kasse**, worüber das Nähere in Kol. 339 bis 358 der Tabellen enthalten ist, besteht noch ein aus den laufenden Beiträgen der Betheiligten gebildeter Krankenfonds, an welchem ult. 1865 495 Betriebs-Beamte und über 1000 Arbeiter Theil nahmen. Derselbe schloß ult. 1865 mit einem Bestande von 25 924 Thlrn. ab, gegen 22 351 Thlr. ult. 1864.

VI. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

2b. Hierunter befindet sich ein Hülfsarbeiter.

15. Die Betriebs-Eröffnung der einzelnen Bahnstrecken fand in nachstehender Reihenfolge statt:
am 15. September 1850 ein Theil und am 16. November 1850 die ganze Strecke Bexbach-Forbach (Saarbrücker E.),
" 16. Dezember 1858 Saarbrücken-Merzig,
am 26. Mai 1860 Merzig-Trier und
" 29. August 1861 Conz-Wasserbillig.

81b. Hierin sind auch die Anlage-Kosten der Wärterbuden enthalten.

125a. Zum Anheizen der Lokomotiven wurden verbraucht: Scheitholz . . . . . 175,18 Klftr.
8672 Reiserwellen à ¼ Cbkß. = . . 40,15 „
zusammen 215,33 Klftr.

141. Außerdem legten die (der Postverwaltung gehörigen) Postwagen 73 014 Achsmeilen auf der Rhein-Nahe-Eisenbahn zurück.

163. Von der Gesammtzahl der Reisenden sind auf Retourbillets mit 25 Proc. Preisermäßigung befördert worden:
in der I. Klasse 1 207 Personen,
„ „ II. „ 37 410 „
„ „ III. „ 210 133 „
überhaupt 248 750 Personen,
welche bei der Frequenz doppelt in Ansatz gebracht worden sind.

172. Dies sind nur Saarkohlen ꝛc.

270 ꝛc. u. 274 ꝛc. Besondere Reserve- und Erneuerungsfonds bestehen bei der Saarbrücker Eisenbahn nicht, sondern es werden die bezüglichen Ausgaben aus den laufenden Betriebs-Einnahmen bestritten. Wären aber dergleichen Fonds vorhanden, so würden die betreffenden Ausgaben betragen haben:
a) beim Reservefonds
für Bahnanlagen (Rol. 272a) . . . . 4043 Thlr. und
„ Betriebsmittel (Rol. 272b) . . . . 3434 „
b) beim Erneuerungsfonds
für Bahnanlagen (Rol. 276a) . . . . 83 562 Thlr. und
„ Betriebsmittel (Rol. 276b) . . . . 30 938 „

279. Von diesen 127 576 gegen das Vorjahr mehr beförderten Personen kommen 115 688 auf die mit Retour-Billets beförderten.

11. Königl. Preuß. Westfälische Eisenbahn.

I. **Bahngebiet.** Die Westfälische Eisenbahn umfaßte ult. 1865 folgende Bahnstrecken:
a) die frühere Köln-Minden-Thüringer Verbindungs-Eisenbahn von der Preußisch-Kurhessischen Grenze bei Warburg bis Hamm . . . . . 17,95 Meilen,
b) die frühere Münster-Hammer Eisenbahn von Hamm bis Münster . . . . . 4,64 „
c) die Bahnstrecke von Münster bis Rheine . . . . . 5,12 „
d) von der Altenbeken-Holzmindener Eisenbahn die Strecken von Altenbeken bis Höxter (5,52 M.) und die am 10. Oktober 1865 eröffnete Fortsetzung derselben von Höxter bis zur Preußisch-Braunschweigischen Grenze bei Holzminden (0,65 M.), zus. . . . . 6,17 „
zusammen 33,88 Meilen.
Die Strecke von Warburg bis zur Kurhessischen Grenze . . . . . 0,61 „
ist an die Direktion der Kurfürst Friedrich Wilhelms Nordbahn verpachtet, mithin im eigenen Betriebe . . . . . 33,27 Meilen,
für welche sich mit Rücksicht auf die Betriebs-Eröffnungszeit der Strecke Höxter-Landesgrenze ein mittlerer Jahresdurchschnitt von . . . . . 32,746 Meilen berechnet.

Den Betrieb auf der Braunschweigischen Strecke von der Preußischen Grenze bei Höxter bis Holzminden (0,29 Meilen) hat die Verwaltung der Westfälischen Eisenbahn in der Weise übernommen, daß sie den eigentlichen Fahrdienst gegen eine, Braunschweigischer Seits zu zahlende Entschädigung besorgt, während die Einnahmen der Bahn-Eigenthümerin zufließen.

Außer den vorstehend verzeichneten Bahnstrecken ist von der Bahnlinie Emden-Rheine-Vöhne die zum größten Theile auf Preußischem Gebiete belegene und . . . 7,08 Meilen lange Strecke von der Preußisch-Hannoverschen Grenze bei Salzbergen bis nach Osnabrück von der Westfälischen Eisenbahn-Verwaltung aus Staatsmitteln gebaut, der Betrieb auf derselben aber der Königl. Hannoverschen Staats-Eisenbahn-Verwaltung pachtweise überlassen worden.

II. **Bahn-Anlagen.** Zur Verhütung von Waldbränden durch Lokomotivfunken-Auswurf sind in den Königl. Forsten die bereits vorhandenen Schutzgräben um 690 lfde. Ruthen verlängert worden.

Die Erneuerung der Asphalt-Abdeckung des Buke-Viadukts, welche bereits schadhaft geworden war und zu Beschädigungen des Gewölbe-Mauerwerks Veranlassung gegeben hatte, wurde begonnen und ungefähr zum vierten Theile vollendet.

Bei den optischen Telegraphen wurden an Stelle der vorhandenen bereits sehr baufällig gewordenen Buden 3 massive Wärterhäuser erbaut.

Auf dem Bahnhofe Paderborn wurde ein Brunnen angelegt, das Kesselhaus erweitert, ein Wagenschuppen im Rohbau ausgeführt und die im Jahre 1864 in Angriff genommenen Erweiterungsbauten der Werkstätten-Gebäude vollendet.

Gleichzeitig wurde die innere Ausrüstung der Werkstätte durch Aufstellung neuer Werkzeugmaschinen vervollständigt und die Kessel der stehenden Dampfmaschine erneuert.

In Drensteinfurt wurde ein Wirthschafts- und Abtrittsgebäude aufgeführt, auf dem Bahnhofe Münster der Güter-

schuppen verlängert und der Mittelbau des Empfangsgebäudes zur Gewinnung fehlender Büreau-Räume um ein Stockwerk erhöht. Auf dem Bahnhofe Hamm wurde eine Perronhalle errichtet.

III. **Betriebsmittel.** Drei ausrangirte Lokomotiven wurden im Laufe des Jahres verkauft. Der Wagenpark wurde um 6 sechsrädrige Personenwagen I. u. II. Klasse, 6 sechsrädrige Gepäckwagen, 100 vierrädrige bedeckte und 300 vierrädrige offene Güterwagen vermehrt.

IV. **Verkehrs-Verbindungen.** Die Verbände, denen die Westfälische Bahn als Mitglied angehört, sowie die außerdem noch eingeführte direkte Expedition im Personen- und Güter-Verkehre sind in den Berichten derselben S. 164 der Statistik pro 1863 resp. S. 185 der Statistik pro 1864 bezeichnet. Seit dem 1. November 1865 ist noch eine direkte Expedition von Steinkohlen und Coaks von Stationen der Bergisch-Märkischen Bahn nach Stationen der Braunschweigschen, Magdeburg-Halberstädter und Berlin-Potsdam-Magdeburger Bahn über Altenbeken-Kreiensen hinzugetreten.

V. Außer der **Beamten-Pensions- ꝛc. Kasse** (Kol. 339–358 der Tabellen) bestehen noch 2 Krankenkassen, die eine für geringer besoldete Bahnbeamte, die andere für die Werkstätten-Arbeiter, welche die Bestimmung haben: den Beamten und deren Familiengliedern, sowie den Arbeitern bei Erkrankungen gegen monatliche, nach dem Gehalte resp. Lohne bemessene Beiträge, freie ärztliche Behandlung und Arznei zu gewähren.

Zu beiden Kassen, welche ult. 1865 einen Bestand von 6 114 Thlrn. hatten, gehörten am Schlusse des genannten Jahres 1133 Mitglieder, die einen Jahresbeitrag von 3948 Thlrn. zahlten.

VI. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

10. Wegen des außerdem zur Westfälischen Eisenbahn gehörigen Theiles der Bahnstrecke Emden-Rheine-Löhne siehe ad I dieses Berichts.

15. Die Betriebs-Eröffnung der einzelnen Bahnstrecken fand in nachstehender Reihenfolge statt:

am 4. Oktober 1850 Paderborn-Hamm,	am 23. Juni 1856 Münster-Rheine,
„ 6. Februar 1851 Haueda-Warburg,	„ 1. Oktober 1864 Altenbeken-Höxter und
„ 21. Juli 1853 Warburg-Paderborn,	„ 10. Oktober 1865 v. Höxter bis zur Grenze bei Holzminden.

77. Dies sind die Kosten des Ankaufs der Köln-Mindener-Thüringer Verbindungsbahn.

137. Hierin sind 3954 Thlr. Kohlenprämien enthalten.

141. Dies sind die von den Postwagen auf fremden Bahnen zurückgelegten Achsmeilen.

208a. Diese Summe repräsentirt die Einnahmen für die beförderten 2809 Luxuspferde, diejenige für die beförderten 555 Koppelpferde ist in Kol. 208b mitenthalten.

217. Hierunter sind 73 886 Thaler enthalten, welche für Ergänzungen und Erneuerungen verwendet sind.

220. Desgl. hier 1 693 Thaler.

221. Desgl. hier 7 749 Thaler.

240. Ebenso hier 80 332 Thaler.

223. Hierin sind auch die Beleuchtungskosten der Wärterlokale, optischen Telegraphen, Perrons und Weichen, sowie die Kosten der Beleuchtung und Reinigung der Büreaus der 4 Eisenbahn-Baumeister enthalten.

270 ꝛc. u. 274 ꝛc. Ein Reserve- und Erneuerungsfonds besteht nicht, es werden vielmehr die bezüglichen Ausgaben aus den laufenden Betriebs-Einnahmen bestritten. Die Ausgaben, welche aus dergleichen Fonds event. zu bestreiten gewesen wären, sind in den vorstehenden Bemerkungen zu Kol. 217—240 angegeben.

278. Die Betr.-Bahnl. betrug ult. 1865 . . 33,27 M. überhaupt u. 32,166 M. im mittleren Jahresdurchschnitte
ult. 1864 dagegen . . 32,60 „ „ „ 28,47 „ „ „ „

Am Schlusse des Jahres 1865 also mehr 0,67 M. überhaupt u. 4,296 M. im mittleren Jahresdurchschnitte.

297a. Dieser Unfall betraf einen Bahnarbeiter, welcher während des Rangirens auf dem Bahnhofe durch eigene Unvorsichtigkeit von einem Zuge überfahren und dabei so verletzt wurde, daß er nach einigen Tagen verstarb.

297c. Ein Bahnarbeiter fiel während der Fahrt auf der Bahn aus den zusammengehakten Noth- und Zugketten, auf welche er sich unbemerkt und unbefugter Weise gesetzt hatte. Er wurde vom Zuge überfahren und so erheblich verletzt, daß am nächsten Tage der Tod erfolgte.

342. Dies ist der Zuschuß, welchen der Staat jährlich mit 120 Thlrn. pro Meile Bahnlänge zur Pensionskasse beisteuert.

12. Königl. Sächsische östliche Staats-Eisenbahnen.

I. **Verwaltung.** Die Königl. Sächsischen östlichen Staats-Eisenbahnen stehen unter einer Verwaltung, der „Königl. Staats-Eisenbahn-Direktion zu Dresden."

Dieselbe leitet auch den Betrieb der angrenzenden Löbau-Zittauer und Zittau-Reichenberger Privatbahnen.

II. **Das Bahngebiet** ist gegen das Vorjahr unverändert geblieben. Dasselbe besteht aus:

a) der Sächsisch-Böhmischen Linie von Dresden (Altstadt) über Pirna, Königstein und Krippen (Schandau) bis zur Sächsisch-Böhmischen Grenze bei Bodenbach . . . . . 7,20 Meilen,

b) der Sächsisch-Schlesischen Linie von Dresden (Neustadt) über Radeberg, Bischofswerda, Bautzen, Löbau und Reichenbach nach Görlitz . . . . . 13,55 „

c) der Tharandt-Freiberger Linie . . . . . 3,51 „

zusammen 24,26 Meilen.

Die zur Sächsisch-Böhmischen Linie gehörige Strecke von der Sächsisch-Böhmischen Grenze bis Bodenbach 1,46 Meilen ist Eigenthum der K. K. priv. Oesterreichischen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft und wird von der Königl. Sächsischen Staats-Eisenbahn-Verwaltung pachtweise benutzt.

III. Die zur Sächsisch-Böhmischen Linie gehörige **Verbindungsbahn** in Dresden verbindet diese Linie mit den Alberts- und Leipzig-Dresdener Gesellschaftsbahnen, sowie mit der Sächsisch-Schlesischen Linie.

IV. Ueber den **Erneuerungsfonds**, gemeinschaftlich mit den Sächsischen westlichen Staatsbahnen, sowie

V. die **Beamten-Pensions- und Unterstützungskasse**, gemeinschaftlich für alle Königl. Sächsischen Staats- und die unter Staatsverwaltung stehenden Löbau-Zittauer und Zittau-Reichenberger Privat-Eisenbahnen, ist das Nähere S. 165 u. 166 der Statistik pro 1863 mitgetheilt worden.

Veränderungen hiergegen sind auch im Jahre 1865 nicht vorgekommen.

VI. **Erläuterungen zu den Tabellen**, und zwar zu Kolonne:

15. Der Betrieb ist eröffnet:

streckenweise	auf der ganzen Bahn
am 17. November 1845 auf der Sächsisch-Schlesischen Linie,	am 1. September 1847 auf der Sächsisch-Schlesischen Linie,
„ 1. August 1848 auf der Sächsisch-Böhmischen Linie.	„ 19. April 1852 auf der Sächsisch-Böhmischen Linie und
	„ 11. August 1862 auf der Tharandt-Freiberger Linie.

86. Von dem hier aufgeführten Anlage-Kapitale kommen:

auf die Sächsisch-Böhmische Linie	6 624 494	Thlr.
„ „ „ Schlesische „	8 167 987	„
„ „ Tharandt-Freiberger „	3 149 220	„
zusammen	17 941 701	Thlr.

91c. Außer den hier aufgeführten wurden noch 9 Lokomotiven der Löbau-Zittauer und Zittau-Reichenberger Privat-Bahnen benutzt. Die von denselben zurückgelegten Meilen sind in Kol. 121 und 122 mitenthalten.

130b u. 132b. Die Anzahl der in Mischung von Steinkohlen mit Coaks und Braunkohlen mit Steinkohlen zurückgelegten Nutzmeilen läßt sich nicht angeben, da das hier und bei Kol. 128 angegebene Feuerungsmaterial durchgängig in verschiedener Mischung zur Verwendung gekommen ist.

146. Mit Rücksicht darauf, daß die Gepäckwagen von den Güterwagen nicht getrennt geführt werden und eine Notirung der mit den gewöhnlichen Zügen zur Beförderung gelangten Betriebsdienst- und Baugüter, sowie des Gewichtes der nach Stückzahl beförderten Thiere resp. der von denselben zurückgelegten Centnermeilen nicht erfolgt (siehe die nachstehenden Erläuterungen), kann auch die Ausnutzung der Güterwagen nur annähernd angegeben werden.

163. Außerdem sind noch Personen mit Extrazügen befördert worden, von denen aber nicht die Anzahl, sondern nur die Einnahme notirt wird.

172. Wie hier bereits bemerkt, sind die Kohlen und Coaks unter den Gütern der ermäßigten Klasse enthalten, weil dieselben in den Registern nicht getrennt geführt werden.

175. Die hier aufgeführten Betriebsdienst- und Baugüter sind mit besonderen Zügen für die Selbstkosten befördert worden; die mit den gewöhnlichen Zügen zum Transport kommenden dergl. Güter sind frachtfrei und werden nicht notirt.

179a. Ebenso wird das Gewicht der nach Stückzahl beförderten Thiere nicht notirt.

195 u. 196a. Dies ist die Einnahme für die mit Extrazügen beförderten Personen (cfr. Erl. zu Kol. 163).

225. Dies sind die Kosten der außergewöhnlichen Schneebeseitigung, da diejenigen des Schneeauswerfens für gewöhnliche Fälle von dem übrigen Unterhaltungs-Aufwande sich nicht scheiden lassen.

232—235. Hier haben nur die Kosten für die verwendeten Materialien aufgenommen werden können, da die bezüglichen Löhne von denen für übrige Bahnhofsarbeiten nicht getrennt notirt werden.

13. Königl. Sächsische westliche Staats-Eisenbahnen.

I. **Verwaltung.** Die Königl. Sächsischen westlichen Staats-Eisenbahnen stehen unter einer Verwaltung, der „Königl. Staats-Eisenbahn-Direktion zu Leipzig".

Dieselbe leitet auch den Betrieb der angrenzenden Gößnitz-Geraer und Greiz-Brunner Gesellschafts-Bahnen.

II. **Bahngebiet.** Dasselbe besteht aus:

1. der Sächsisch-Bayerischen Linie von Leipzig über Rieritzsch, Altenburg, Gößnitz, Werdau, Reichenbach und Plauen nach Hof mit der Abzweigung von Werdau nach Zwickau, zus.	24,01	Meilen,
2. der Obererzgebirgischen Linie von Zwickau über Wiesenburg, Stein, Niederschlema und Aue nach Schwarzenberg mit der Abzweigung von Niederschlema nach Neustädtel resp. Schneeberg, zus.	6,10	„
3. der Niedererzgebirgischen Linie, bestehend aus der früheren Chemnitz-Riesaer Staatsbahn von .	8,19	„
und deren Fortsetzung nach Zwickau und Gößnitz von	8,06	„
4. der am 1. November 1865 eröffneten Voigtländischen Linie von Herlasgrün nach Eger von .	13,49	„
5. der von Lugau nach Wüstenbrand führenden, auf Kosten einer Aktien-Gesellschaft gebauten und von der Sächsischen Staats-Eisenbahn-Verwaltung seit dem 15. November 1858 vorläufig auf 20 Jahre pachtweise übernommenen s. g. „Chemnitz-Würschnitzer" Eisenbahn von	1,63	„
zusammen	62,08	Meilen,

für welche sich mit Rücksicht auf die Betriebs-Eröffnung der Voigtländischen Linie (ad 4) ein mitt-

lerer Jahresdurchschnitt von . . . . . 50,44 Meilen berechnet.

Die zur Sächsisch-Bayerischen Linie gehörige Strecke von der Sächsisch-Bayerischen Grenze bis Hof (1,33 M.) ist Eigenthum der Königl. Bayerischen Staats-Regierung und wird von der Königl. Sächsischen Staats-Eisenbahn-Verwaltung pachtweise benutzt.

III. Ueber den **Erneuerungsfonds** und

IV. die **Beamten-Pensions-** und **Unterstützungskasse** enthält der Bericht der Sächsischen östlichen Staatsbahnen, mit welchen dieselben gemeinschaftlich sind, resp. der Jahrgang 1863 der Statistik S. 165 und 166 die näheren Mittheilungen.

V. **Erläuterungen zu den Tabellen**, und zwar zu Kolonne:

2a. Das als unbesoldet aufgeführte Mitglied der Direktion ist ein Assessor, welcher nur zu gewissen Verhandlungen zugezogen wird und dafür eine jährliche Entschädigung von 120 Thlrn. erhält.

13. In den Tarifen wird die Bahnlänge für den Personenverkehr auf 62,22 und für den Güterverkehr auf 62,83 Meilen angenommen.

15. Der Betrieb ist eröffnet:

streckenweise	auf der ganzen Bahn
am 19. September 1842 auf der Sächsisch-Bayerischen Linie,	am 16. Juli 1851 auf der Sächsisch-Bayerischen Linie,
„ 1. November 1854 auf der Obererzgebirgischen Linie,	„ 15. Mai 1858 auf der Obererzgebirgischen Linie,
„ 30. August 1847 auf der früheren Chemnitz-Riesaer Staatsbahn (Niedererzgebirgischen Linie).	„ 15. November 1858 auf der Niedererzgebirgischen Linie (Hauptb.),
	„ 19. September 1859 auf den Zweigbahnen nach Neustädtel resp. Schneeberg und
	„ 1. November 1865 auf der Voigtländischen Linie.

86. Von dem hier aufgeführten Anlage-Kapitale kommen:

auf die Sächsisch-Bayerische Linie	17 025 972	Thlr.
„ „ Obererzgebirgische „	3 043 057	„
„ „ Niedererzgebirgische „	12 898 290	„
„ „ Voigtländische „	5 212 038	„
zusammen	38 179 357	Thlr.;
es ist jedoch nicht dieses, sondern nur der Betrag von	36 400 161	Thlrn.
aus Staatsmitteln aufgewendet worden, da für die früher im Eigenthum einer Aktien-Gesellschaft befindlich gewesene Chemnitz-Riesaer Eisenbahn bereits vor der Baubeendigung	7 268 407	Thlr.
verausgabt waren, auf die Erwerbung dieser Bahn, deren Vollendung und die nöthige Ausrüstung derselben vom Staate aber nur	5 489 211	„
demnach	1 779 196	Thlr.

weniger verwendet worden sind.

91e, 94, 96d, 102g u. 104. Unter den hier aufgeführten Betriebsmitteln befinden sich auch die von der Staats-Eisenbahn-Verwaltung vertragsweise benutzten der Chemnitz-Würschnitzer und Göpnitz-Geraer Eisenbahnen, bestehend in 8 Lokomotiven, 1 Tender, 20 Personenwagen, 246 Güterwagen und 1 Arbeitswagen; die Anschaffungskosten derselben sind aber in Kol. 113, 114, 116 u. 117 nicht mitenthalten.

Außerdem wurden noch 8 Lokomotiven, 8 Tender, 30 Personenwagen und 271 Güterwagen von der im Bau begriffenen Chemnitz-Annaberger Staatsbahnlinie benutzt. Die von denselben zurückgelegten Meilen sind in Kol. 121, 122, 138, 144 u. 147 mitaufgenommen worden.

146. Mit Rücksicht darauf, daß die Gepäckwagen von den Güterwagen nicht getrennt geführt werden und eine Notirung der mit den gewöhnlichen Zügen zur Beförderung gelangten Betriebsdienst- und Baugüter, sowie des Gewichtes der nach Stückzahl beförderten Thiere resp. der von denselben zurückgelegten Centnermeilen nicht erfolgt (siehe die nachstehenden Erläuterungen), kann auch die Ausnutzung der Güterwagen nur annähernd angegeben werden.

163. Außerdem sind noch Personen mit Extrazügen befördert worden, von denen aber nicht die Anzahl, sondern nur die Einnahme notirt wird.

172. Wie hier bereits bemerkt, sind die Kohlen und Coaks unter den Gütern der ermäßigten Klasse enthalten, weil dieselben in den Registern nicht getrennt geführt werden.

175. Die hier aufgeführten Betriebsdienst- und Baugüter sind mit besonderen Zügen für die Selbstkosten befördert worden; die mit den gewöhnlichen Zügen zum Transport kommenden dergl. Güter sind frachtfrei und werden nicht notirt.

179a. Ebenso wird das Gewicht der nach Stückzahl beförderten Thiere nicht notirt.

195 u. 196a. Dies ist die Einnahme für die mit Extrazügen beförderten Personen (cfr. Erl. zu Kol. 163).

225. Dies sind die Kosten der außergewöhnlichen Schneebeseitigung, da diejenigen des Schneeauswerfens für gewöhnliche Fälle von dem übrigen Unterhaltungs-Aufwande sich nicht scheiden lassen.

232—235. Hier haben nur die Kosten für die verwendeten Materialien aufgenommen werden können, da die bezüglichen Löhne von denen für übrige Bahnhofsarbeiten nicht getrennt notirt werden.

14. Königl. Württembergische Staats-Eisenbahnen.

I. **Rechnungs-Periode.** Das Rechnungs- und Betriebsjahr umfaßt nicht die Periode des Kalenderjahres, sondern beginnt mit dem 1. Juli. Die vorliegenden statistischen Notizen beziehen sich daher auf den Zeitraum vom 1. Juli 1864 bis ult. Juni 1865.

II. **Organisation der Verwaltung.** Durch Königl. Verordnung vom 21. Oktober 1864 wurde die Leitung der Verkehrs-Anstalten von dem Finanzministerium an das Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten überwiesen. Für die Leitung der Verkehrs-Anstalten besteht zunächst eine Centralbehörde, die in 4 Sektionen zerfällt, nämlich: die Eisenbahnbau-Kommission, die Eisenbahn-Direktion, die Post-Direktion und die Telegraphen-Direktion. In die Centralbehörde sind jedoch keine besonderen Beamten berufen, sondern es ist dieselbe durch den Zusammentritt bestimmter Beamten der 4 einzelnen Sektionen gebildet worden.

III. Das **Bahngebiet** der Württembergischen Staatsbahnen umfaßte am Schlusse des Betriebsjahres 1864/65, also ult. Juni 1865 folgende Linien:

1. die Hauptbahn von Bruchsal über Mühlacker, Bietigheim, Stuttgart, Canstatt, Eßlingen, Plochingen, Geislingen, Ulm, Biberach und Ravensburg nach Friedrichshafen		36,54	Meilen,
2. die Zweigbahnen:	a) von Bietigheim über Heilbronn nach Hall	11,03	„
	b) von Canstatt über Gmünd, Aalen und Wasseralfingen nach Nördlingen	14,78	„
	c) von Aalen nach Heidenheim, welche am 15. September 1864 dem Betriebe übergeben wurde	2,96	„
	d) von Plochingen über Reutlingen und Tübingen nach Rottenburg 7,88 M. nebst der am 1. November 1864 eröffneten Fortsetzung von Rottenburg nach Eyach 1,67 M., zus.	9,55	„
	Summa	74,86	Meilen.

Die ad 2c aufgeführte Zweigbahn war im Betriebsjahre 1865 . . 289 Tage und die Zweigbahn Rottenburg-Eyach (ad 2d mitenthalten) 242 Tage im Betriebe; es berechnet sich hiernach der mittlere Jahresdurchschnitt aller im Betriebe gewesenen Linien auf . . . . . 73,64 Meilen.

Die Strecke von dem Bahnhofe Ulm bis zur Mitte der Donaubrücke (Landesgrenze) ist Eigenthum der Königl. Württembergischen Staats-Eisenbahn-Verwaltung, welche dieselbe an die Königl. Bayerische Staats-Eisenbahn-Verwaltung gegen 4 Proc. des dafür verwendeten Anlage-Kapitals von 558 775 Fl. verpachtet hat. Dagegen ist die Strecke von Nördlingen bis zur Württembergischen Landesgrenze Eigenthum der Königl. Bayerischen Eisenbahn-Verwaltung, welche dieselbe an die Königl. Württembergische Eisenbahn-Verwaltung gegen 4 Proc. von dem vorläufig ermittelten Anlage-Kapitale von 700 000 Fl. verpachtet hat.

Die Zahl der Stationen betrug ult. Juni 1865 . . 106, die der Haltestellen 3. Die Abgabe von Billetten von und nach einer dieser Haltestellen ist auf bestimmte Züge und Wochentage beschränkt.

IV. **Bahn-Anlagen.** Die Arbeiten an der Erweiterung des Stuttgarter Bahnhofes wurden fortgesetzt und sollen die Neubauten wenigstens theilweise im Betriebsjahre 1866/67 dem Gebrauche übergeben werden. Auf den Bahnstrecken mit Schienen niederen Profils sollen allmälig die Schienen höheren Profils eingeführt werden.

V. Das **Benutzungs-Verhältniß** der verschiedenen Wagenklassen im Jahre 1864/65 war folgendes:

	bei Schnellzügen	bei gewöhnlichen Zügen	überhaupt
1. Klasse . .	10,68 Proc.	1,02 Proc.	1,38 Proc.
2. Klasse . .	89,32 „	18,81 „	21,47 „
3. Klasse . .	—	80,17 „	77,15 „
	100 Proc.	100 Proc.	100 Proc.

VI. Ueber die **Beamten-Pensions- ꝛc. Kasse** ist das Nähere in dem Jahrgange 1864 der Statistik S. 190 enthalten. Veränderungen hiergegen sind im Jahre 1865 nicht vorgekommen.

VII. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

2a. Dies ist das merkantilische Mitglied der Direktion.

15. Die Eröffnungszeiten der einzelnen Strecken der Württembergischen Staatsbahnen waren folgende:

a) Hauptbahn		b) Zweigbahnen:	
am 22. Oktbr. 1845 Canstatt-Untertürkheim	0,49 M.	am 29. Juni 1850 Geislingen-Ulm . .	4,32 M.
„ 7. Novbr. 1845 Untertürkheim-Obertürkheim	0,39 „	„ 1. Oktbr. 1853 Bietigheim-Bruchsal .	7,29 „
„ 20. Novbr. 1845 Obertürkheim-Eßlingen	0,49 „	„ 25. Juli 1848 Bietigheim-Heilbronn .	3,94 „
„ 15. Oktbr. 1846 Ludwigsburg-Canstatt	2,36 „	„ 4. Aug. 1862 Heilbronn-Hall . . .	7,09 „
„ 14. Dzbr. 1846 Eßlingen-Plochingen .	1,18 „	„ 25. Juli 1861 Canstatt-Wasseralfingen .	9,85 „
„ 11. Oktbr. 1847 Bietigheim-Ludwigsburg	1,18 „	„ 3. Okt. 1863 Wasseralfingen-Nördlingen	4,93 „
u. Plochingen-Süssen	3,65 „		
„ 8. Nov. 1847 Ravensburg-Friedrichshafen	2,66 „	„ 15. Sept. 1864 Aalen-Heidenheim . .	2,96 „
„ 26. Mai 1849 Biberach-Ravensburg .	6,21 „	„ 20. Sept. 1859 Plochingen-Reutlingen .	4,53 „
„ 14. Juni 1849 Süssen-Geislingen . .	1,38 „	„ 15. Oktbr. 1861 Reutlingen-Rottenburg	3,25 „
„ 1. Juni 1850 Ulm-Biberach . . .	4,93 „	„ 1. Novbr. 1864 Rottenburg-Eyach . .	1,67 „

102a. Hierunter befinden sich 120 Wagen (60 Paare), welche zum Langholztransport eingerichtet sind. Dieselben haben eine Gesammtladungsfähigkeit von 19 200 Z.-Ctrn.

104a. Außer den hier aufgeführten Kiestransportwagen, deren Anschaffungskosten in Kol. 117 aufgeführt sind, waren auch noch die in Kol. 104 der Statistik pro 1864 aufgeführten, zum Maschinentransport nicht tauglichen 271 Arbeitswagen mit einer Gesammtladungsfähigkeit von 5420 Z.-Ctrn. vorhanden, welche zum Materialtransport auf kleineren Strecken benutzt wurden.

109c. Hier ist die Gesammtladungsfähigkeit von 19 Stück 4rädrigen bedeckten Güterwagen, welche zum Transport von Pferden als Stallwagen eingerichtet sind, aufgeführt worden. Es können aber außerdem fast sämmtliche offene und bedeckte Güterwagen zum Viehtransporte benutzt werden.

120. Dies sind die Anschaffungskosten der vollständig eingerichteten Postwagen, welche Eigenthum der Bahn-Verwaltung sind.

121c. Hierunter sind auch die Leistungen der Maschinen bei Voraus- und Nachzügen enthalten, wie solche von den Vorständen größerer Stationen angeordnet werden können.

123. Die größte Zahl der täglichen fahrplanmäßigen Fahrten fand auf der Strecke Stuttgart-Canstatt, die kleinste auf der Strecke Rottenburg-Eyach statt, nämlich

	Eilzüge	Güter- u. gemischte Züge	Personenzüge	Zusammen
Stuttgart-Canstatt	2—3	11—13	22—27	36—42
Rottenburg-Eyach	—	2	4—6	6—8

Die verschiedenen Zahlen gründen sich auf die verschiedenen Fahrplan-Perioden.

125. Bei Torffeuerung wurde kein Holz zum Anheizen verwendet.

147. Dies sind die von den Kranken- und Gefangenen-Wagen zurückgelegten Achsmeilen.

175. Die für den Betriebsdienst, den Bau und die Telegraphen-Leitungen beförderten 745 153 Z.-Ctr. Güter sind bereits in den Kol. 168a, 170a, 171a und 172a mitenthalten.

212 u. 256. Die Einnahme für die an die Bayerische Staats-Eisenbahn-Verwaltung verpachtete und die Ausgabe für die von derselben gepachtete Strecke (siehe ad III dieses Berichts) sind compensirt.

220. Die Unterhaltungskosten der Telegraphen können nicht angegeben werden, weil für dieselben eine getrennte Verwaltung besteht.

236. Hierin sind auch die Kosten für Heizung der Personenwagen enthalten.

261c. Mit Bezug auf die Erläuterung zu Kol. 212 u. 256 sind bei Berechnung dieses Procentsatzes die für die Strecke von Ulm bis zur Mitte der Donaubrücke (Landesgrenze) verwendeten 319 300 Thlr. außer Ansatz geblieben.

IIa. Privatbahnen
unter Staatsverwaltung.

15. Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Eisenbahn.

Unter dieser Bezeichnung werden zwei verschiedene Bahnen verstanden, nämlich die Aachen-Düsseldorfer und die Ruhrort-Crefelder. Dieselben sind Eigenthum zweier Aktien-Gesellschaften, werden aber in Folge Vertrages vom 29. September 1849, Allerhöchst bestätigt am 4. März 1850, seit jener Zeit vom Staate durch die „Königl. Preuß. Direktion der Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Eisenbahn" verwaltet.

Das Nähere hierüber ist in der Statistik pro 1860 S. 18 und den vorhergehenden Jahrgängen mitgetheilt.

Die bereits im vorjährigen statistischen Berichte erwähnten Verhandlungen zwischen der Staatsregierung und der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft über den Erwerb der Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Eisenbahn in das Eigenthum der letztgenannten Gesellschaft hatten folgenden Verlauf:

Auf Grund des Vertrages vom 7/27. Mai 1864 und nachdem die Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft der Staats-Regierung die zur Einlösung der Aktien der Aachen-Düsseldorfer und Ruhrort-Crefelder Eisenbahn-Gesellschaften erforderlichen Mittel überwiesen hatte, wurden diese Aktien vom Staate vor dem 1. Juli 1865 gekündigt. Die Einlösung der präsentirten Aktien hat stattgefunden und ist von der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft, als der jetzigen Eigenthümerin, der Betrieb der Bahnen am 1. Januar 1866 übernommen worden.

a. Aachen-Düsseldorfer Eisenbahn.

I. **Besitzverhältnisse.** Die Strecke Aachen-Richterich-Kohlscheidt (1,14 Meilen) und die Kohlenzweigbahn Kohlscheidt-Kämpchen (720 Ruthen) sind gemeinschaftliches Eigenthum der Aachen-Düsseldorfer und Aachen-Mastrichter Eisenbahn-Gesellschaften.

II. Die **Betriebsmittel** sind gemeinschaftliches Eigenthum beider Gesellschaften, und zwar zu $^4/_7$ der Aachen-Düsseldorfer

und zu ⅓ der Ruhrort-Crefelder Eisenbahn. Ausgeschlossen hiervon sind die den Rhein-Trajekt vermittelnden Dampfschiffe und Hebewerke.

Angeschafft wurden im Laufe des Jahres 1865 . . 4 sechsrädrige Gepäckwagen, 10 vierrädrige bedeckte Viehwagen, 100 vierrädrige offene Güterwagen à 200 Z.-Ctr. und 24 vierrädrige offene Güterwagen à 250 Z.-Ctr. Ladungsfähigkeit. 7 vierrädrige offene Güterwagen à 160 Z.-Ctr. Ladungsfähigkeit wurden umgebaut und 8 vierrädrige offene Güterwagen ausrangirt.

III. **Beamten-Pensionskasse.** Es bestehen für die Aachen-Düsseldorfer und Ruhrort-Crefelder Eisenbahn

1. eine gemeinschaftliche Pensions- und Unterstützungskasse für sämmtliche nicht definitiv angestellte Beamte, mit einem Bestande von 128 361 Thlrn. ult. 1865 und 418 Theilnehmern;
2. ein gemeinschaftlicher Pensionsfonds für definitiv angestellte Beamte, mit einem Bestande von 29 894 Thlrn. und 134 Theilnehmern.

IV. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

2b. Hierunter befindet sich ein Hülfsarbeiter.

122. Von den gemeinschaftlichen Lokomotiven wurden zurückgelegt:

a) auf der Aachen-Düsseldorfer Eisenbahn	61 706	Nutzmeilen,
b) „ „ Ruhrort-Crefelder Eisenbahn	35 823	„
zusammen	97 529	Nutzmeilen,

welche den Berechnungen Kol. 125b, 129c und 137b zu Grunde gelegt sind.

Ferner haben Lokomotiven der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft auf der Aachen-Düsseldorfer Eisenbahn, und zwar auf der Strecke zwischen Neuß und Oberkassel 5 498 Nutzmeilen zurückgelegt, so daß den Durchschnittsberechnungen Kol. 214b, 247a und 258b . . . 61 706 + 5 498 = 67 205 Nutzmeilen zu Grunde gelegt werden mußten.

125. Zum Anheizen der Lokomotiven werden Reiserwellen verwendet, welche ihrem cubischen Inhalte nach (1 Reiserwelle = ⅛ Cbfß.) auf Holz reducirt sind.

136a. Dies ist der Durchschnittspreis pro Reiserwelle.

153a. Von den hier aufgeführten Achsmeilen sind auf der Aachen-Düsseldorfer Eisenbahn 2 612 665 und auf der Ruhrort-Crefelder 1 411 908 Achsmeilen zurückgelegt worden.

208a. Dies ist die Einnahme für die mit Personenzügen beförderten 5 Luxuspferde, die Einnahme für die beförderten 5 529 Koppelpferde ist dagegen in Kol. 208b mitenthalten.

237. In dieser Summe sind 14 163 Thlr. Kosten für An- und Abfuhr der Güter resp. Bonification für die von den Versendern oder Empfängern selbst angebrachten oder abgeholten Güter enthalten.

270 u. 274. Die Differenz zwischen den hier vorgetragenen und den in der Statistik pro 1864 aufgeführten Beständen des Reserve- resp. Erneuerungsfonds beruht in den Coursſätzen der in diesen Fonds als Bestand vorhanden gewesenen Effekten.

339—358. Die mit 115 608 Thlrn. beginnende Zeile bezieht sich auf die oben unter Nr. III. 1 näher bezeichnete Pensions- und Unterstützungs-Kasse für die nicht definitiv angestellten Beamten, und die mit 26 817 Thlrn. beginnende Zeile auf den ebendaselbst ad 2 bezeichneten Pensionsfonds für die definitiv angestellten Beamten der Aachen-Düsseldorfer und Ruhrort-Crefelder Eisenbahn.

b. Ruhrort-Crefelder Eisenbahn.

I. Die **Betriebsmittel** und die **Beamten-Pensions-** ꝛc. **Kasse** sind mit der Aachen-Düsseldorfer Eisenbahn gemeinschaftlich. Das Nähere hierüber ist aus dem statistischen Berichte derselben ad II. und III. ersichtlich.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

76—86. In Folge Ausführung derjenigen Bauten, welche die Ruhrort-Crefelder Eisenbahn-Gesellschaft der Preußisch-Niederländischen Verbindungsbahn-Gesellschaft gegenüber kontraktlich übernommen hatte, ist das concessionirte Anlage-Kapital um . . . . . 410 425 Thlr.
überschritten worden. Diese Summe ist gedeckt

1. durch Zinsen a) von rentbar angelegten Beständen	11 065	Thlr.	
b) von verspäteten Einzahlungen auf das Aktien-Kapital . .	15 794	„	
2. „ Konventionalstrafen	4 230	„	
3. „ Pacht- und Miethe-Erträge, Erlös für verkaufte Boden-Produkte, Baugeräthe, Materialien u. s. w.	148 347	„	
zusammen . .			179 436 Thlr.
4. durch Einzahlungen von der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft			90 000 „
Wegen des Restes von			140 989 „

ist mit Rücksicht auf die inzwischen eingetretene Fusion der Ruhrort-Crefelder Eisenbahn mit dem Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Unternehmen und weil man keine Anleihe durch Ausgabe neuer Prioritäts-Obligationen kontrahiren wollte, ein Uebereinkommen getroffen, nach welchem die Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft die nöthigen Gelder gegen Zinsen als Darlehn hergiebt.

wie oben 410 425 Thlr.

83. Hierin sind die Anlage-Kosten der Trajekt-Anstalt bei Ruhrort aufgeführt. Ueber dieselbe resp. über die an beiden Ufern des Rheins erbauten hydraulischen Hebewerke sind in der Statistik pro 1855 S. 2 ad II. nähere Mittheilungen enthalten.

208a. Dies ist die Einnahme für die beiden mit Personenzügen beförderten Luxuspferde, diejenige für die beförderten 1051 Koppelpferde ist in Kol. 208b mitenthalten.

209. Hierin sind 70 212 Thlr. Einnahmen der Trajekt-Anstalt bei Ruhrort enthalten.

237. Von dieser Summe kommen 4 404 Thlr. auf die Verladung der Güter und 1 813 Thlr. auf die An- und Abfuhrkosten resp. die den Empfängern und Versendern gewährte Bonifikation.

238. Dies sind die Kosten des Rhein-Trajekts.

16. Bergisch-Märkische Eisenbahn.

I. **Verwaltung.** Die Bergisch-Märkische Eisenbahn ist Eigenthum einer Aktien-Gesellschaft, die Verwaltung derselben ist für immer auf den Staat übertragen und wird von der „Königl. Eisenbahn-Direktion zu Elberfeld" geführt.

Neben der Direktion fungirt eine aus 12 Mitgliedern und eben so vielen Stellvertretern gebildete Deputation der Aktionaire, welche in den wichtigeren Angelegenheiten mit ihrem Gutachten gehört wird und von der die Rechnungen geprüft und dechargirt werden.

II. **Bahngebiet.** Im Jahre 1865 sind neue Bahnstrecken dem Betriebe nicht übergeben worden, und umfaßte das Bergisch-Märkische Eisenbahn-Unternehmen daher am Schlusse des Jahres folgende Betriebsstrecken:

1. die Bergisch-Märkische Bahn mit den Strecken:

von Düsseldorf bis Dortmund . .	11,26 Meilen,	von Steele bis Dahlhausen . . .	0,52 Meilen,
„ Dortmund bis Soest	7,16 „	„ Duisburg nach dem Rhein-Ruhr-Kanal und den Etablissements im Hochfelde	0,58 „
„ Dortmund bis Duisburg . .	7,24 „	„ Steele nach Bohwinkel . . .	4,47 „
„ Witten bis Langendreer . . .	0,70 „	„ Letmathe nach Iserlohn . . .	0,73 „
„ Langendreer bis Laer	0,41 „		
„ Mülheim bis Oberhausen . .	0,69 „		

2. die Ruhr-Sieg-Bahn mit den Strecken:

von Hagen nach Siegen	14,10 Meilen,	von Herdecke bis Einhaus	0,29 Meilen.
		zusammen	48,15 Meilen.

III. **Vertheilung der gemeinschaftlichen Ausgaben.** Die Kosten der Bahnverwaltung werden von vornherein für die Bergisch-Märkische und Ruhr-Sieg-Bahn getrennt gehalten, die Kosten der Transport-Verwaltung nach Verhältniß der durchlaufenen Lokomotiv- und Wagenachsmeilen repartirt, die Kosten der Central-Verwaltung aber nach Verhältniß der Bahnlänge getragen.

Die Betriebs-Verwaltungs- und Unterhaltungskosten auf der Zweigbahn Letmathe-Iserlohn werden vertragsmäßig von der Ruhr-Sieg-Bahn gegen Bezug von 55 Proc. der Brutto-Einnahme getragen.

IV. **Betriebsmittel.** Im Jahre 1865 sind den älteren Beständen hinzugetreten: 29 gekuppelte Lastzug-Lokomotiven, 2 gekuppelte Personenzug-Lokomotiven, 4 gekuppelte Schnellzug-Lokomotiven, zusammen 35 Lokomotiven, ferner 13 Personenwagen mit 552 Sitzplätzen, 10 Gepäckwagen à 150 Ctr., 9 bedeckte Güterwagen à 150 Ctr., 32 Holzwagen à 200 Ctr. und 347 offene Güterwagen à 200 Ctr., überhaupt 398 Gepäck- und Güterwagen mit einer Gesammt-Ladungsfähigkeit von 78 650 Ctrn. Dagegen sind in Abgang gekommen: 1 Personenwagen mit 46 Sitzplätzen (durch Umbau), sowie 5 combinirte Post- und Gepäckwagen mit einer Ladungsfähigkeit von 450 Ctrn., welche seiner Zeit mit Ausschluß der Achsen und Räder von der Post-Verwaltung beschafft waren, im Laufe des Jahres 1865 auf Kosten der Post-Verwaltung umgebaut und von dieser als alleiniges Eigenthum übernommen wurden. Außerdem wurden 2 Lokomotiven außer Dienst gestellt und verkauft; der sechsrädrige Tender der einen Lokomotive fand bei einer früher ohne Tender beschafften Lokomotive Verwendung, während der andere als vollständig unbrauchbar in Abgang gebracht werden mußte.

V. **Beamten-Pensions-Kasse.** Es bestehen:

1. eine von der Königl. Direktion unter Mitwirkung eines aus 5 Mitgliedern bestehenden Kuratoriums verwaltete Pensions- und Unterstützungskasse für sämmtliche nicht definitiv im Staatsdienste angestellte Beamte, welche ult. 1865 einen Bestand von 296 343 Thlrn. und 1 709 Theilnehmer hatte;
2. eine in gleicher Weise verwaltete Pensionskasse für die definitiv angestellten Beamten, welche ult. 1865 einen Bestand von 42 254 Thlrn. und 102 Theilnehmer hatte;
3. für die Beamten, welche weniger als 500 Thlr. Gehalt beziehen, sowie für die ständigen Arbeiter eine von dem Kuratorium der Pensions- und Unterstützungskasse verwaltete Kranken- und Unterstützungskasse, welche ult. 1865 einen Bestand von 15 333 Thlrn. hatte und welcher 1 623 Beamte und 607 Arbeiter angehörten.

VI. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

13. In den Tarifen wird die Bahnlänge für den Personenverkehr auf 46,42 Meilen und für den Güterverkehr auf 48,90 Meilen angenommen, weil auf der Zweigbahn Herdecke-Einhaus (0,29 Meilen), Langendreer-Laer (0,41 Meilen), Duisburg-Hochfeld (0,58 Meilen) und Steele-Dahlhausen (0,52 Meilen) ein Personenverkehr nicht stattfindet, und für den Güterverkehr die Zweigbahnen Steele-Dahlhausen (0,52 Meilen) und Letmathe-Iserlohn (0,73 Meilen) zu je 1 Meile gerechnet werden.

15. Die Betriebs-Eröffnung der einzelnen Bahnstrecken fand in nachstehender Weise statt:

1) Düsseldorf-Elberfeld-Dortmund:	am 3. September 1841 Bohwinkel-Elberfeld für den Personen- und
am 20. Dezember 1838 Düsseldorf-Erkrath,	Anfangs Dezember 1841 für den Güterverkehr,
„ 10. April 1841 Erkrath-Bohwinkel,	

am 9. Oktober 1847 Elberfeld-Schwelm für den Personenverkehr,
„ 20. Dezember 1848 Elberfeld-Schwelm-Dortmund für den Güterverkehr,
„ 9. März 1849 Schwelm-Dortmund für den Personenverkehr.

2) Bohwinkel-Steele

am 1. Dezember 1847 Bohwinkel-Steele und
„ 1. Juni 1863 die Verbindungsbahn mit Dortmund-Duisburg bis Steele.

3) Dortmund-Soest

am 9. Juli 1855.

4) Ruhr-Sieg-Eisenbahn

am 21. März 1859 Hagen-Letmathe,
„ 16. Juli 1860 Letmathe-Altena und Herdecke-Einhaus,
„ 6. August 1861 Altena-Siegen.

5) Dortmund-Witten-Duisburg

im Januar 1859 Duisburg-Rhein-Ruhr-Kanal und Hochfeld (auf welcher Strecke die Köln-Mindener Bahn den Betrieb bis 1. Mai 1862 bewirkte),
am 1. Februar 1860 Dortmund-Dorstfeld und Germania (ein Theil der Strecke Dortmund-Langendreer),
„ 26. Oktober 1860 Witten-Bochum-Engelsburg,
„ 1. März 1862 Bochum-Oberhausen,
„ 1. Mai 1862 Mühlheim-Duisburg,
„ 4. Oktober 1862 Dortmund-Langendreer u. Langendreer-Laer,
„ 21. September 1863 Steele-Dahlhausen.

6) Letmathe-Iserlohn

am 31. März 1864.

76. Das Stamm-Aktien-Kapital wurde im Jahre 1865 erhöht um 7 000 000 Thlr., welche nach dem unterm 9. Januar 1865 Allerhöchst bestätigten Statut-Nachtrage für den Bau einer Eisenbahn von Barmen-Rittershausen nach Lennep und Remscheid, sowie von Styrum nach Ruhrort und von Haan nach Köln und für die Erwerbung der Aachen-Düsseldorfer und Ruhrort-Crefelder Eisenbahn zu emittiren sind und von denen im Jahre 1865 ein Theil bereits begeben wurde. (Siehe Kol. 88a.)

89. Diese Zins-Garantie bezieht sich auf das Anlage-Kapital der Ruhr-Sieg-Eisenbahn im Nominalbetrage von 18 000 000 Thlr. 3½procentiger Prioritäts-Obligationen III. Serie, welche in Kol. 88c. mitenthalten sind.

96d. Außerdem ist die Verwaltung an 6 Personenwagen I. u. II. Klasse betheiligt, welche auf gemeinschaftliche Kosten der Verwaltungen des Rheinisch-Thüringischen Verbandes beschafft sind.

97b, 99b, 101b, 114b, 115b, 150b, 151b, 188a u. 200. Diesen Durchschnittsberechnungen ist die Betriebslänge von 46,₃₃ Meilen = 349,₁₁ Kilometer zu Grunde gelegt worden, weil nur auf dieser Personenbeförderung stattfindet. (Siehe Erläuterung zu Kol. 13.)

100d. Hierin sind 2 vierrädrige und 3 sechsrädrige combinirte Post- und Gepäckwagen enthalten.

Außer den hier aufgeführten Wagen besitzt die Verwaltung noch einen Antheil an 6 sechsrädrigen Gepäckwagen des Rheinisch-Thüringischen Verbandes.

141. Dies sind die von den Königl. Postwagen zurückgelegten Achsmeilen, welche bei der Addition der von sämmtlichen Wagen zurückgelegten Achsmeilen (Kol. 148) außer Ansatz geblieben sind.

145 u. 147. Besondere Arbeitswagen sind nicht vorhanden, die in Kol. 147 aufgeführten 201 916 Achsmeilen sind vielmehr ebenfalls von den Güterwagen, wenn auch in Arbeitszügen zurückgelegt worden, bei Feststellung der Leistungen pro Achse (Kol. 145) aber nicht berücksichtigt.

168a, 170a, 171a, 172a u. 173a. Ueber die „von Bahn zu Bahn" beförderten Güter werden besondere statistische Notizen nicht geführt, dieselben sind vielmehr hierin mitenthalten.

270—277. Die bisher für die Bergisch-Märkische und Ruhr-Sieg-Eisenbahn gemeinschaftlich bestandenen Reserve- und Erneuerungsfonds haben mit Rücksicht auf die in dem mit der Staatsregierung unterm 13/14. Februar 1856 wegen des Baues der Ruhr-Sieg-Eisenbahn abgeschlossenen Vertrage enthaltene Bestimmung über die Bildung eines Reservefonds für die letztere getrennt werden müssen, und besteht zwischen beiden Bahn-Abtheilungen in dieser Beziehung ein Gemeinschaftlichkeits-Verhältniß nur noch insoweit, als die Einnahmen und Ausgaben für den gemeinschaftlichen Maschinen- und Wagenpark, also die bei dem Transportdienst entstehenden, vorläufig ungetrennt gebucht und am Jahresschlusse nach dem Theil-Verhältnisse der Transport-Verwaltung, nämlich nach den durchlaufenen Lokomotiv- und Wagenachs-Meilen, verrechnet werden. Hiernach sind am Schlusse des vorigen Jahres statt der bisherigen Fonds eingerichtet worden:

für die Bergisch-Märkische Eisenbahn a) ein Reservefonds, b) ein Erneuerungsfonds;
für die Ruhr-Sieg-Eisenbahn ein Reserve- und Erneuerungsfonds.

Ueber die Lage dieser 3 Fonds ist das Nachstehende anzuführen:

A. Bergisch-Märkische Bahn.

1. Reservefonds

Bestand am Schlusse des Jahres 1864		113 150 Thlr.
Einlage und sonstige Einnahmen pro 1865		33 788 „
	zusammen	146 938 Thlr.
Ausgegeben im Betriebsjahre 1865		
a) für Bahn-Anlagen	1 775 Thlr.	
b) „ Betriebsmittel	10 248 „	
c) „ Kleineisenzeug	11 296 „	
d) Entschädigung für Waldbrände	1 083 „	
	zu übertragen	24 402 Thlr. u. 146 938 Thlr.

Uebertrag	24 402 Thlr.	u. 146 938 Thlr.
c) Druck- und Ausfertigungskosten von Aktien ꝛc. . .	1 436 „	
f) Kosten der Vorarbeiten für neue Eisenbahnstrecken .	892 „	
g) sonstige Kosten	1 551 „	
zusammen		28 281 Thlr.
Bestand am Schlusse des Jahres 1865		118 657 Thlr.

2. Erneuerungsfonds.

Bestand am Schlusse des Jahres 1864		290 947 Thlr.
Einlagen und sonstige Einnahmen pro 1865		442 018 „
Summe		732 965 Thlr.
Ausgegeben im Betriebsjahre 1865		
a) für Bahnanlagen (Schienen, Schwellen, größere Brücken)	234 215 Thlr.	
b) für Betriebsmittel	165 499 „	
c) Rechnungs-Vergütungen aus dem Vorjahre . .	2 „	
zusammen		399 716 „
Bestand am Schlusse des Jahres 1865		333 249 Thlr.

B. Ruhr-Sieg-Eisenbahn.

Bestand am Schlusse des Jahres 1864		191 511 Thlr.
Einlagen und sonstige Einnahmen pro 1865		139 807 „
Summe		331 318 Thlr.
Ausgegeben im Betriebsjahre 1865		

1. Reservefonds

a) für Bahnanlagen und Betriebsmittel	5 250 Thlr.	
b) Entschädigungen für Beschädigungen bei Unfällen .	200 „	
c) sonstige Ausgaben	6 „	
zusammen	5 456 Thlr.	

2. Erneuerungsfonds

a) für Bahnanlagen	56 259 Thlr.	
b) für Betriebsmittel	53 743 „	
zusammen . .	110 002 „	
Ueberhaupt		115 458 Thlr.
Bestand am Schlusse des Jahres 1865		215 860 Thlr.

339—358. Die mit 255 419 Thlrn. beginnende Zeile bezieht sich auf die ad V. 1 dieses Berichts näher bezeichnete Pensions- und Unterstützungskasse für die nicht definitiv angestellten Beamten und die mit 34 939 Thlrn. beginnende Zeile auf die ad 2 ibid. bezeichnete Pensionskasse für die definitiv im Staats-Eisenbahndienste angestellten Beamten.

17a. Löbau-Zittauer Eisenbahn.

I. **Verwaltung.** Die Löbau-Zittauer Eisenbahn ist Eigenthum einer Aktien-Gesellschaft, deren Betrieb wird aber von der „Königl. Staats-Eisenbahn-Direktion zu Dresden" vertragsweise geleitet.

Die Gesellschaft wird durch das aus 3 Mitgliedern bestehende Direktorium, welches zugleich auch für die Zittau-Reichenberger Eisenbahn fungirt, vertreten und diesem steht ein aus 9 Gesellschafts-Mitgliedern bestehender Ausschuß berathend und beaufsichtigend zur Seite.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

2. Die Zahl und die Gehalte ꝛc. der Mitglieder der Direktion sind bei den Sächsischen östlichen Staatsbahnen aufgeführt.

146. Mit Rücksicht darauf, daß die Gepäckwagen von den Güterwagen nicht getrennt geführt werden und eine Notirung der mit den gewöhnlichen Zügen zur Beförderung gelangten Betriebsdienst- und Baugüter, sowie des Gewichtes der nach Stückzahl beförderten Thiere resp. der von denselben zurückgelegten Centnermeilen nicht erfolgt (siehe die nachstehenden Erläuterungen), kann auch die Ausnutzung der Güterwagen nur annähernd angegeben werden.

172. Wie hier bereits bemerkt, sind die Kohlen und Coaks unter den Gütern der ermäßigten Klasse enthalten, weil dieselben in den Registern nicht getrennt geführt werden.

175. Die hier aufgeführten Betriebsdienst- und Baugüter sind mit besonderen Zügen für die Selbstkosten befördert worden; die mit den gewöhnlichen Zügen zum Transport kommenden dergl. Güter sind frachtfrei und werden nicht notirt.

179a. Ebenso wird das Gewicht der nach Stückzahl beförderten Thiere nicht notirt.

225. Dies sind die Kosten der außergewöhnlichen Schneebeseitigung, da diejenigen des Schneeauswerfens für gewöhnliche Fälle von dem übrigen Unterhaltungs-Aufwande sich nicht scheiden lassen.

232—235. Hier haben nur die Kosten für die verwendeten Materialien aufgenommen werden können, da die bezüglichen Löhne von denen für übrige Bahnhofsarbeiten nicht getrennt notirt werden.

339—358. Die Beamten-Pensions- ꝛc. Kasse ist mit derjenigen für die Angestellten der Sächsischen Staatsbahnen vereinigt, worüber der Bericht der Sächsischen östlichen Staatsbahnen unter Nr. V. resp. die Statistik pro 1863 S. 165 u. 166 das Nähere enthält.

17b. Zittau-Reichenberger Eisenbahn.

I. **Verwaltung.** Die mit 0,65 Meilen im Königreich Sachsen und mit 2,9 Meilen im Königreich Böhmen liegende Zittau-Reichenberger Eisenbahn ist Eigenthum einer Aktien-Gesellschaft, deren Betrieb wird aber von der „Königl. Staats-Eisenbahn-Direktion zu Dresden" vertragsweise geleitet.

Die Gesellschaft wird durch das aus 3 Mitgliedern bestehende Direktorium, welches zugleich auch für die Löbau-Zittauer Eisenbahn fungirt, vertreten und diesem steht ein aus 9 Gesellschafts-Mitgliedern bestehender Ausschuß berathend und beaufsichtigend zur Seite.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

2. Die Zahl und die Gehalte ꝛc. der Mitglieder der Direktion sind bei den Sächsischen östlichen Staatsbahnen aufgeführt.

86. In Folge von Abschreibungen resp. Rückeinnahmen ꝛc. hat sich das Anlage-Kapital bei den Titeln: „Grunderwerb, Bahnkörper und Insgemein" gegen das Vorjahr verringert.

146. Mit Rücksicht darauf, daß die Gepäckwagen von den Güterwagen nicht getrennt geführt werden und eine Rotirung des Gewichtes der nach Stückzahl beförderten Thiere resp. der von denselben zurückgelegten Centnermeilen nicht erfolgt (siehe die nachstehenden Erläuterungen), kann auch die Ausnutzung der Güterwagen nur annähernd angegeben werden.

172. Wie hier bereits bemerkt, sind die Kohlen und Coaks unter den Gütern der ermäßigten Klasse enthalten, weil dieselben in den Registern nicht getrennt geführt werden.

179a. Das Gewicht der nach Stückzahl beförderten Thiere wird nicht notirt.

225. Dies sind die Kosten der außergewöhnlichen Schneebeseitigung, da diejenigen des Schneeauswerfens für gewöhnliche Fälle von dem übrigen Unterhaltungs-Aufwande sich nicht scheiden lassen.

232—235. Hier haben nur die Kosten für die verwendeten Materialien aufgenommen werden können, da die bezüglichen Löhne von denen für übrige Bahnhofsarbeiten nicht getrennt notirt werden.

339—358. Die Beamten-Pensions- ꝛc. Kasse ist mit derjenigen für die Angestellten der Sächsischen Staatsbahnen vereinigt, worüber der Bericht der Sächsischen östlichen Staatsbahnen unter Nr. V resp. die Statistik pro 1863 S. 165 u. 166 das Nähere enthält.

18a. Oberschlesische Eisenbahn.

I. Ueber die **Verwaltung** der Oberschlesischen und die **Betriebsleitung** der Stargard-Posener Eisenbahn enthält der Jahrgang 1862 der Statistik S. 25, sowie die vorhergehenden Jahrgänge das Nähere. Veränderungen hiergegen sind im Jahre 1865 nicht vorgekommen.

II. Das **Bahngebiet** der Oberschlesischen Eisenbahn umfaßte ult. 1865:

1. die Hauptbahn von Breslau nach Myslowitz . . . . . 26,06 Meilen
   und von Myslowitz nach der Landesgrenze bei Slupna . . . . . 0,33 „

   zusammen 26,39 Meilen;

2. folgende Zweigbahnen:
   a) von Zabrze nach der Coaks-Anstalt und den Schächten der Königin-Louise-Grube (nach erfolgter Veräußerung eines Theils derselben) . . . . . 0,17 Meilen
   b) von Gleiwitz nach der Gleiwitzer Hütte . . . . . 0,12 „
   c) „ Kattowitz nach der „Emanuelssegen-Grube" und Idahütte . . . . . 1,70 „
   d) „ Morgenroth nach der „Karl-Emanuel-Grube" . . . . . 0,39 „
   e) „ Myslowitz über Neuberun nach Oswiecim . . . . . 3,04 „
   f) „ Kattowitz (Schoppinitz) nach der Landesgrenze bei Sosnowice . . . . 0,24 „
   g) „ Morgenroth nach Tarnowitz . . . . . 2,31 „
   h) „ Kattowitz nach Karolinen-Grube (Hohenlohe-Hütte) mit einer Abzweigung von 0,07 M. nach der Maschinenbau-Anstalt . . . . . 0,70 „
   i) „ Schwientochlowitz nach Königshütte . . . . . 0,39 „

   zusammen 9,06 „

   Ueberhaupt 35,25 Meilen.

Außer den vorstehend aufgeführten Zweigbahnen werden für Rechnung Fremder unterhalten und für den Güterverkehr benutzt:

zu übertragen 35,25 Meilen.

Uebertrag 35,33 Meilen.

a) die Zweigbahn Kunigunden-Weiche (zwischen Kattowitz und Myslowitz) nach der Louisenglücks-Grube . . . . . 0,37 Meilen,
b) von Königshütte nach dem Erbreichschacht . . . . . 0,14 „
c) die seit März 1864 eröffnete Zweigbahn Kattowitz-Ferdinandsgrube . . . 0,20 „

zusammen 0,71 „

Von vorstehenden . . . . . 36,04 Meilen
sind verpachtet:

a) die Strecke Myslowitz-Slupna-Landesgrenze . . . . . 0,23 Meilen
an die a. p. Kaiser Ferdinands Nordbahn;
b) die Zweigbahn Kattowitz-Emanuelsegen-Grube-Idahütte von . . . . . 1,70 „
an die Wilhelmsbahn.

Außer Betrieb befindet sich die Zweigbahn zur Kattowitzer Maschinenbau-Anstalt von 0,07 „

zusammen 2,0 „

Es verbleiben mithin im Betriebe . . . . . 34,04 Meilen;

3. die schmalspurigen Pferdebahnen im Oberschlesischen Bergwerks- und Hüttenreviere, ein besonderer, an die Hauptbahn sich anschließender Komplex von . . . . . 12 Meilen,
welcher in den vorliegenden statistischen Notizen aber nur bei Kol. 76 berücksichtigt ist.

III. **Besitz-Verhältnisse.** Die Kosten des Baues der 0,37 Meilen langen Zweigbahn von Kunigunden-Weiche (zwischen Kattowitz und Myslowitz) nach der Louisenglücks-Grube und derjenigen von Kattowitz nach der Ferdinands-Grube von 0,20 Meilen sind zwar auch von der Oberschlesischen Eisenbahn-Gesellschaft bestritten worden, die Kosten der ersteren werden jedoch von der Gewerkschaft der Louisenglücks-Grube, die Kosten der letzteren von der Herrschaft Kattowitz vertragsmäßig binnen 10 Jahren amortisirt. (Die Zweigbahn Kunigunden-Weiche-Louisenglücks-Grube wurde am 1. November 1861 und die Zweigbahn Kattowitz-Ferdinandsgrube im März 1864 eröffnet.) Nach vollendeter Amortisation erlangen die genannte Gewerkschaft resp. Herrschaft das Eigenthum an den Bahnanlagen, mit Ausnahme des von der Gesellschaft dazu hergegebenen Grund und Bodens, welcher ihr Eigenthum verbleibt.

IV. Den **Fahrbetrieb** zwischen den Endstationen Neuberun und Oswiecim (dem Grenzbahnhofe der Kaiser Ferdinands Nordbahn) vermitteln die Bahnzüge der Oberschlesischen Eisenbahn, denjenigen zwischen Kattowitz und Sosnowice (dem Grenzbahnhofe der Warschau-Wiener Bahn) die Bahnzüge der letzteren.

Auf den schmalspurigen Pferdebahnen ist das gesammte Fuhrgeschäft einem Unternehmer pachtweise überlassen. Das vorwiegend in Steinkohlen, Galmei und Eisenerz bestehende Beförderungs-Quantum umfaßte im Jahre 1865 14 274 333 Ctr. mit 19 343 364 Centnermeilen und einer Einnahme von 96 880 Thlrn.

V. **Industrielle Anlagen.** Die Oberschlesische Eisenbahn-Gesellschaft besitzt eine aus 194 Dulait'schen und 20 Kuppel-Oefen bestehende Koaks-Anstalt in Zabrze nebst einem damit verbundenen Kohlenquetschwerke und einer Chamott-Fabrik. Die Anlagekosten von 42 Oefen nebst Zubehör werden vertragsmäßig von der Königl. Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn verzinst und amortisirt.

Die Koaks-Anstalt war während des ganzen Jahres im Betriebe.

Es wurden im Ganzen 242 618 Ctr. Stück- und 1 019 888 Ctr. Kleinkohle verarbeitet und daraus 653 000 Ctr. Stück- und 51 725 Ctr. Kleinkoaks gewonnen. Hiervon fanden 2040 Ctr. Stück- und 21 810 Ctr. Kleinkoaks für eigene Zwecke der Verwaltung Verwendung. An Fremde wurden 652 288 Ctr. Stück- und 29 915 Ctr. Kleinkoaks abgesetzt.

In der Chamottfabrik wurden 86 563 Stück Chamottsteine hergestellt, 4 100 Stück für eigene Zwecke der Verwaltung abgegeben und 53 763 Stück, sowie aus älteren Beständen noch 19 400 Stück gewöhnliche Mauerziegel an Fremde verkauft.

An Betriebsgewinn (Verzinsung und Amortisation des Anlagekapitals nicht miteingerechnet) ist erzielt worden: für die abgesetzten Koaks 23 115 Thlr. und für die Ziegel 1 176 Thlr., zus. 24 291 Thlr.

VI. **Beamten-Pensionskasse.** Außer der, für im Staatsdienste nicht definitiv angestellte Beamte bestehenden Pensions- und Unterstützungskasse (Kol. 339—358 der Tabellen) besteht noch eine Pensionskasse für definitiv im Staatsdienste angestellte Beamte, welche ult. 1865 einen Bestand von 41 248 Thlrn. und 374 Theilnehmer hatte.

Außerdem bestehen noch: eine Unterstützungskasse für die Werkstatts-Arbeiter mit einem Bestande von 4 327 Thlrn. ult. 1865, eine Krankenkasse (ohne Bestand) und eine Unterstützungskasse der Fabrikarbeiter mit einem Bestande von 11 403 Thlrn. und 1135 Mitgliedern, sowie eine Arbeiter-Kranken- und Unterstützungskasse mit einem Bestande von 2 960 Thlrn. und 1259 Theilnehmern.

VII. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

2b. Außerdem gehört noch 1 Hilfsarbeiter (Gerichts-Assessor) zur Direktion.

12. Von den hier aufgeführten 34,04 Meilen werden für den Personenverkehr benutzt:

1) die Hauptbahn Breslau-Myslowitz-Oswiecim . . . . . 29,10 Meilen,
2) die Zweigbahnen a) von Schoppinitz nach der Grenze bei Sosnowice . . . 0,24 „
b) „ Morgenroth nach Tarnowitz . . . . . 2,31 „

zusammen 31,65 Meilen.

Auf den übrigen Zweigbahnen findet dagegen nur Güterverkehr statt.

13. In den Tarifen wird die Bahnlänge für den Personenverkehr auf 33,2 M. und für den Güterverkehr auf 34,06 Meilen angenommen. Dem Personengeld-Tarife liegt in der Hauptsache noch ein älterer Meilenzeiger zu Grunde, in welchem die einzelnen Strecken, wie folgt, abgerundet sind:

1) die Hauptbahn Breslau-Myslowitz-Oswiecim	30,5	Meilen,
2) die Zweigbahnen a) Schoppinitz-Grenze bei Sosnowice	0,2	„
b) Morgenroth-Tarnowitz	2,5	„
Summe wie oben	33,2	Meilen.

76. Diese Summe bezieht sich auf sämmtliche Unternehmungen der Oberschlesischen Eisenbahn-Gesellschaft, mit Ausschluß der Breslau-Posen-Glogauer Eisenbahn.

85. Hierin sind 243 055 Thlr. Kosten der Vorarbeiten und der Verwaltung während der Bauzeit enthalten.

86 u. 87. Die hier aufgeführten Summen beziehen sich auf das zum Bau der Hauptbahn und der Zweigbahnen von zus. 35,35 M. (siehe ad II. 1 u. 2 dieses Berichts), mit Ausschluß der schmalspurigen Pferdebahnen, verwendete Anlage-Kapital. Das für die letzteren, einschließlich der Baukosten der Maschinenbau-Anstalt zu Kattowitz im Betrage von 195 211 Thlrn., verwendete Anlage-Kapital beträgt 3 388 263 Thlr. und pro Meile Bahnlänge (12 Meilen) 282 355 Thlr.

97b, 99a, 101b, 114b, 115b, 150b u. 151b. Diesen Durchschnittsberechnungen sind mit Bezug auf die Bemerkung zu Kol. 12 die für den Personenverkehr benutzten 31,65 Meilen der Oberschlesischen Eisenbahn und 27,84 M. der Breslau-Posen-Glogauer Eisenbahn = 59,49 Meilen oder 448,08 Kilometer zu Grunde gelegt worden.

122 u. 153a. Hiervon kommen

auf die Oberschlesische Eisenbahn . . 308 906 Nutzm. u. 21 652 290 Achsm.
und „ „ Breslau-Posen-Glogauer E. 111 052 „ „ 5 431 632 „

123d. Material- und Arbeitszüge werden nach Bedürfniß abgelassen, die Zahl derselben jedoch nicht notirt.

137a. In dieser Summe sind auch 9 973 Thlr. Steinkohlen-Prämien enthalten.

141. Die Postwagen der Oberschlesischen Eisenbahn haben zurückgelegt:

auf den eigenen Bahnen	307 831	Achsm.,
auf fremden Bahnen	135 152	„
zusammen	442 983	Achsm.;
Fremde Postwagen legten auf den eigenen Bahnen zurück	67 232	„
mithin eigene und fremde auf den eigenen Bahnen	375 063	Achsm.

175b. Außerdem sind 604 811 Ctr. (mit 1 142 769 Centnermeilen) Erd- und Kiesmassen zur Unterhaltung des Bahnkörpers frachtfrei befördert worden.

177b. Die Anzahl der beförderten Eisenbahn-Fahrzeuge wird nicht notirt.

182 f. Dies sind die von den tarifirten Baugütern zurückgelegten Centnermeilen. Die frachtfrei beförderten 1 525 649 Ctr. Betriebsdienstgüter (Kol. 175b) haben 23 459 854 Centnermeilen, jeder Ctr. also durchschnittlich 16,65 Meilen durchfahren.

188a u. 200. Diesen Durchschnittsberechnungen liegt ebenfalls die für den Personenverkehr benutzte Bahnlänge von 31,65 Meilen zu Grunde.

263—268. Dem in Kol. 261a nachgewiesenen Ueberschusse von . . . . . 3 276 940 Thlrn.
treten noch hinzu: der Uebertrag aus dem Vorjahre, Reste ꝛc. mit . . . . . 1 395 „
und der Ueberschuß aus dem Betriebe der schmalspurigen Pferdebahnen mit . . . . 63 123 „
so daß hier (in Kol. 263—268) . . . . . 3 341 458 Thlr.
als verwendet nachgewiesen sind.

266b. Hiervon sind 11 000 Thlr. dem Erneuerungsfonds der Pferdebahnen zugeschrieben worden.

18b. Breslau-Posen-Glogauer Eisenbahn.

I. Die **Verwaltung** dieser Bahn, welche einen Theil des Unternehmens der Oberschlesischen Eisenbahn-Gesellschaft bildet, führt die „Königl. Direktion der Oberschlesischen Eisenbahn". Das Nähere hierüber, sowie über die Seitens des Staats übernommene Zins-Garantie des in dem Unternehmen verwendeten Anlage-Kapitals ist in dem Jahrgange 1862 der Statistik S. 26, sowie in den vorhergehenden Jahrgängen enthalten.

Veränderungen hiergegen sind auch im Jahre 1865 nicht vorgekommen.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen**, und zwar zu Kolonne:

86. Durch Abtretung einer Parzelle für 25 Thlr. und Abschreibungen von Inventargegenständen im Betrage von 975 Thlrn. hat sich das Anlage-Kapital um 1000 Thlr. gegen das Vorjahr verringert.

175b. Außerdem sind zur Unterhaltung des Bahnkörpers 233 876 Ctr. (405 819 Centnermeilen) Erd- und Kiesmassen befördert worden.

177b. Die Anzahl der beförderten Eisenbahn-Fahrzeuge wird nicht notirt.

182 f. Dies sind die von den tarifirten Baugütern zurückgelegten Centnermeilen. Die frachtfrei beförderten 207 789 Ctr. Betriebsdienstgüter (Kol. 175b) haben 2 447 380 Centnermeilen, jeder Ctr. also durchschnittlich 11,78 M. durchfahren.

19. Stargard-Posener Eisenbahn.

I. **Verwaltung.** Die Stargard-Posener Eisenbahn, welche Eigenthum der gleichnamigen Eisenbahn-Gesellschaft ist, wird für Rechnung der letzteren vom Staate durch die „Königl. Direktion der Oberschlesischen Eisenbahn" verwaltet, welche auch die Gesellschaft nach Außen hin vertritt, während der Staats-Verwaltung gegenüber die Gesellschaft durch einen aus 5 Mitgliedern bestehenden Verwaltungsrath repräsentirt wird, welcher in wichtigen Angelegenheiten mit seinem Beirathe zu hören ist.

II. Außer der **Beamten-Pensionskasse** (Kol. 339—358 der Tabellen) besteht noch eine Beamten-Sterbekasse mit einem Bestande von 1 366 Thlrn. und 781 Mitgliedern und eine Arbeiter-Kranken- und Unterstützungskasse mit einem Bestande von 775 Thlrn. ult. 1865.

III. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

123d. Material- und Arbeitszüge werden nach Bedürfniß abgelassen, die Anzahl derselben jedoch nicht notirt.

137a. In dieser Summe sind auch 2 011 Thlr. Steinkohlen-Prämien enthalten.

141. Von den hier aufgeführten Achsmeilen haben die der Oberschlesischen Eisenbahn zugewiesenen Postwagen 121 535, diejenigen der Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft 409, die der Niederschlesischen Zweigbahn 136 und die der Pr. Ostbahn zugewiesenen 65 Achsmeilen durchlaufen.

175b. Außerdem sind noch 558 390 Ctr. (1 271 394 Centnermeilen) Erd- und Kiesmassen ꝛc. zur Unterhaltung des Bahnkörpers frachtfrei befördert worden.

177b. Die Anzahl der beförderten Eisenbahn-Fahrzeuge wird nicht notirt.

182 f. Dies sind die von den tarifirten Baugütern (Kol. 175a) zurückgelegten Centnermeilen. Die frachtfrei beförderten 107 444 Ctr. Betriebsdienstgüter (Kol. 175b) haben 1 592 528 Centnermeilen, jeder Centner also durchschnittlich 14,82 Meilen durchfahren.

20. Rhein-Nahe-Eisenbahn.

I. Ueber die **Verwaltung** der Rhein-Nahe-Eisenbahn enthält der Jahrgang 1864 der Statistik S. 199, sowie die vorhergehenden Jahrgänge das Nähere.

Veränderungen hiergegen sind im Jahre 1865 nicht vorgekommen.

II. Ebenso ist über die **Trajekt-Anstalt zwischen Bingerbrück und Rüdesheim** und die dazu gehörigen Betriebsmittel ꝛc. in den Jahrgängen 1862 und 1863 der Statistik S. 27 resp. 179 das Nähere enthalten.

Im Jahre 1865 wurden die noch rückständigen, dem Schiffsverkehr dienenden Regulirungs-Arbeiten im Rheine vollendet.

Mittelst dieser Trajekt-Anstalt wurden im Jahre 1865 befördert:

41 675 Personen,	1 490 Stück Rindvieh ꝛc.,
3 972,6 Ctr. Passagier-Gepäck,	43 Hunde,
2 455 839 Ctr. Güter,	8 Equipagen und
47 Pferde,	159 Eisenbahn-Fahrzeuge.

Die Einnahmen haben 12 881 Thlr. 7 Sgr. 6 Pf., die Betriebskosten 10 651 Thlr. 27 Sgr. 6 Pf. und der Ueberschuß 2 229 Thlr. 10 Sgr. betragen.

Das Anlage-Kapital der Trajekt-Anstalt beträgt 74 911 Thlr. Dasselbe hat sich also zu 2,98 Proc. verzinst.

III. **Beamten-Pensions-Kasse.** Es bestehen:

1. ein Pensions- und Unterstützungsfonds für die nicht definitiv angestellten Beamten der Rhein-Nahe-Eisenbahn, welcher ult. 1865 einen Bestand von 51 690 Thlrn. hatte und an welchem 369 Beamte Theil genommen haben;
2. ein Pensionsfonds für die definitiv angestellten Beamten derselben Eisenbahn, welcher ult. 1865 einen Bestand von 7 844 Thlrn. hatte und 103 Theilnehmer zählte;
3. ein Krankenfonds für Beamte und Arbeiter, welcher bei Erkrankungen unentgeltlich ärztliche Hülfe, sowie Arznei und den Arbeitern in Stelle des Tagelohns ein mäßiges Pflegegeld gewährt. Dieser Fonds hatte ult. 1865 einen Bestand von 5 728 Thlrn. und es nahmen an demselben ca. 314 Beamte und 400 Arbeiter Theil.

IV. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

81b. Hierin sind auch die Anlagekosten der Wärterbuden enthalten.

89. Dies sind Prioritäts-Obligationen.

107. Die hier aufgeführten Dampfschiffe und Schalden gehören zur einen Hälfte der Rhein-Nahe-Eisenbahn-Gesellschaft und zur andern Hälfte der Herzogl. Nassauischen Staats-Eisenbahn-Verwaltung.

119. Diese Summe repräsentirt den Antheil an den Anschaffungskosten der mit der Herzogl. Nassauischen Staats-Eisenbahn-Verwaltung gemeinschaftlichen Dampfschiffe und Schalden, sowie die Anschaffungskosten des Ausgleichungswagens ꝛc., welcher Eigenthum der Rhein-Nahe-Eisenbahn-Gesellschaft ist.

163. Von der Gesammtzahl der Reisenden sind auf Retourbillets zu ermäßigten Fahrpreisen befördert worden:

in der I. Klasse	2 238	Personen,
„ „ II. „	27 172	„
„ „ III. „	110 677	„
zusammen	140 087	Personen,

welche bei der Frequenz doppelt in Ansatz gebracht worden sind.

172c u. d. Dies sind die aus den Saargruben beförderten Kohlen.

199, 210, 212 u. 213. Hierin sind die Einnahmen der Traject-Anstalt zwischen Bingerbrück und Rüdesheim enthalten. Davon kommen

1 018 Thlr. 19 Sgr. 6 Pf. auf den Personenverkehr (Kol. 199),
11 672 „ 23 „ — „ „ „ Güterverkehr (Kol. 210),
189 „ 25 „ — „ „ sonstige Einnahmen (Kol. 212),

zusammen 12 881 Thlr. 7 Sgr. 6 Pf., wie ad II. dieses Berichtes angegeben.

Werden die vorgenannten Beträge von den Summen, in denen sie enthalten sind, in Abzug gebracht, so stellen sich die Durchschnittsbeträge, wie folgt:

ad Kol. 200 durchschnittlich 13 615 Thlr. pro Meile u. 1 808 Thlr. pro Kilometer Bahnlänge,
„ „ 211 „ 34 441 „ „ „ „ 4 573 „ „ „ „
„ „ 214 „ 52 018 „ „ „ „ 6 906 „ „ „ „

257. Ebenso sind hierin die Betriebskosten der Traject-Anstalt von 10 651 Thlrn. 27 Sgr. 6 Pf. enthalten, ausschließlich deren die durchschnittlichen Ausgaben (Kol. 258) 29 914 Thlr. pro Meile und 3 972 Thlr. pro Kilometer Bahnlänge betragen würden.

263. Die Verzinsung der Prioritäts-Obligationen, zu welcher der Ueberschuß im Vorjahre nicht ausreichte, weshalb der Staat in Folge der von ihm übernommenen Zins-Garantie 73 056 Thlr. zuschießen mußte, konnte im Jahre 1865 aus den Betriebs-Ueberschüssen bestritten werden. Der alsdann noch verbliebene Rest von 1630 Thlrn. ist in Folge der Gesetze, betreffend die Zins-Garantie des Staats für die Prioritäts-Obligationen ꝛc., zu deren Amortisation bis auf Höhe von mindestens ½ Proc. des Kapital-Betrages der emittirten Obligationen am 1. Juli 1866 zu verwenden, — soweit derselbe hierzu reicht.

270 ꝛc. u. 274 ꝛc. Besondere Reserve- und Erneuerungsfonds bestehen bei der Rhein-Nahe-Eisenbahn nicht, sondern es werden die bezüglichen Ausgaben aus den laufenden Betriebs-Einnahmen bestritten. Wären aber dergleichen Fonds vorhanden, so würden die betreffenden Ausgaben betragen haben:

a) beim Reservefonds
für Bahnanlagen (Kol. 272a) . . . . 1030 Thlr. und
„ Betriebsmittel (Kol. 272b) . . . . 41 „
b) beim Erneuerungsfonds
für Bahnanlagen (Kol. 276a) . . . . 28 945 Thlr. und
„ Betriebsmittel (Kol. 276b) . . . . 9 555 „

279. Von den 50 358 gegen das Vorjahr mehr beförderten Personen kommen 22 212 auf die mit Retour-Billets beförderten.

339—358. Die mit 42 709 Thlrn. beginnende Zeile bezieht sich auf den oben unter Nr. III. 1 näher bezeichnete Pensions- und Unterstützungsfonds für die nicht definitiv angestellten Beamten, und die mit 6 073 Thlrn. beginnende Zeile auf den ad 2 bezeichneten Pensionsfonds für die definitiv angestellten Beamten.

21. Wilhelms-Bahn.

I. Ueber die **Verwaltung** der Wilhelms-Bahn enthält der Jahrgang 1864 der Statistik S. 200 das Nähere.
Veränderungen hiergegen sind im Jahre 1865 nicht vorgekommen.

II. Das **Bahngebiet**, welches gegen das Vorjahr unverändert geblieben ist, umfaßt:

1. die Hauptbahn Cosel-Ratibor-Preußische Grenze . . . . . 7,13 Meilen
und die von der Kaiser Ferdinands Nordbahn gepachtete Strecke von der Preußischen Grenze bis Oderberg . . . . . 0,44 „
2. die Zweigbahnen: a) Ratibor-Leobschütz . . . . . 5,05 „
b) Nendza-Rybnik-Nicolai-Idahütte . . . . . 9,20 „
nebst der von der Oberschlesischen Bahnverwaltung gepachteten Strecke Kattowitz-Idahütte-Emanuelssegen . . . . . 1,64 „

zusammen 23,46 Meilen.

Die am 16. August 1865 eröffnete Zweigbahn von Friedrichsgrube (zwischen Rybnik und Orzesche) nach Mittel-Lazisk von . . . . . 1,28 „
wurde im Jahre 1865 für Rechnung des Baufonds betrieben.

III. **Bahn-Anlagen.**

1. **Brücken.** Auf der Hauptbahn sind 6 kleinere Brücken und auf der Zweigbahn Ratibor-Leobschütz die Brücke bei Bauerwitz, welche bisher mit Doppelschienen überbrückt waren, mit einem soliden eisernen Ueberbau aus Blechträgern versehen.

Die bei Zabelkau in der Nähe von Annaberg gelegene Brücke mit eisernem Ueberbau erhielt anstatt der hölzernen Langbalken eiserne Langträger, die Brücke bei Twerlau wurde schief eingewölbt.

2. **Stationsbauten.** Die bisherige Haltestelle Friedrichsgrube ist durch Vermehrung der Geleise, durch Errichtung eines Stations-Gebäudes, Lokomotivschuppens nebst Wasserstation und einer Drehscheibe zu einem Bahnhof ausgebaut.

Auf der Strecke Friedrichsgrube-Lazisk wurden 6 massive Wärterhäuser und bei der „Gott mit uns-Grube" ein Familien-Wärterhaus erbaut und in demselben ein Telegraphen-Apparat aufgestellt.

IV. Die **Betriebsmittel** wurden um 3 Lokomotiven vermehrt.

V. **Neue Bahnlinien.** Das Projekt des Weiterbaues der Bahn von Leobschütz nach Frankenstein hat bei der Ungunst der Zeitverhältnisse nicht weiter gefördert werden können, insbesondere ist die erhoffte Staats-Unterstützung bis jetzt nicht bewilligt worden.

VI. Außer der **Beamten-Pensionskasse** für die nicht definitiv angestellten Beamten (Kol. 339—358 der Tabellen) besteht noch ein Pensionsfonds für die definitiv angestellten Beamten, welche ult. 1865 mit einem Bestande von 18 600 Thlrn. abschloß und 15 Theilnehmer hatte.

Ferner bestehen noch:

1) eine Arbeiter-Krankenkasse mit einem Bestande von 2 728 Thlrn. ult. 1865 und 206 Betheiligten;
2) eine Beamten-Krankenkasse mit einem Bestande von 1 203 Thlrn. ult. 1865 und 372 Betheiligten;
3) eine Beamten-Sterbekasse mit einem Bestande von 433 Thlrn. ult. 1865 und 394 Betheiligten.

VII. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

2b. Hierunter befindet sich ein Hülfsarbeiter.

15a. Von der Hauptbahn wurde die erste Strecke am 1. Januar 1846 und die ganze Bahn am 1. September 1848 eröffnet.

Die Zweigbahnen wurden auf den Strecken Ratibor-Leobschütz und Nendza-Orzesche am 1. Oktober 1856, Orzesche-Nicolai am 30. Dezember 1856 und Nicolai-Idahütte resp. Kattowitz am 20. Dezember 1858 eröffnet.

86. Die gegen das concessionirte Anlage-Kapital mehr verwendeten Summen sind theils durch Neben-Einnahmen, theils durch temporaire Anleihen gedeckt worden.

202. Dies ist das für Beförderung der Postgüter gezahlte Pauschquantum.

274—277. Ein Erneuerungsfonds ist nicht vorhanden; der Reservefonds hat den Zweck desselben mitzuerfüllen.

IIb. Privatbahnen

in eigener Verwaltung.

22. Aachen-Mastrichter Eisenbahn.

I. Ueber die **Verwaltung** der Aachen-Mastrichter Eisenbahn, sowie

II. über die mit der Aachen-Düsseldorfer Eisenbahn **gemeinschaftlichen Strecken** Aachen-Richterich (0,75 Meilen), Richterich-Kohlscheidt (780 Ruthen) und Kohlscheidt-Kämpchen (720 Ruthen) enthalten der Jahrgang 1863 der Statistik S. 181, sowie die vorhergehenden Jahrgänge das Nähere.

Veränderungen hiergegen sind im Jahre 1865 nicht eingetreten.

III. Auch das **Bahngebiet** ist gegen das Vorjahr unverändert geblieben. Dasselbe umfaßt:

1) die von der Aachen-Mastrichter Eisenbahn-Gesellschaft gebaute Strecke Aachen-Mastricht-Hasselt 8,68 Meilen,
2) die der Gesellschaft Mackenzie u. Comp. gehörige, gegen 50 Proc. der Brutto-Einnahme gepachtete Strecke Hasselt-Landen von . . . . . 3,72 „

zusammen 12,40 Meilen.

IV. **Bahn-Anlagen.** Im Betriebsjahre 1865 wurden 3 094 laufende Ruthen Schienen, 7 520 Querschwellen, 219 Weichenschwellen, 63 Schutzschienen und 9 Stück Schienen zu Weichen ausgewechselt.

V. Die **Betriebsmittel** wurden um 1 Lokomotive vermehrt.

VI. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

2c. Die Direktionsmitglieder beziehen keinen Gehalt, sondern eine Tantième aus dem Reinertrage nach Maßgabe der zur Vertheilung kommenden Dividende.

4. Von den 10 Mitgliedern der Kontrol-Kommission wohnen 5 auf Preußischem und 5 auf Niederländischem Gebiete.

77—85. Die Vertheilung des Anlage-Kapitals auf die einzelnen Titel (mit Ausnahme der Signal-Vorrichtungen, „sonstigen Anlagen" und Betriebsmittel) resp. die genaue Angabe der Baukosten kann erst erfolgen, wenn die mit der Aachen-Düsseldorfer Eisenbahn-Gesellschaft gemeinschaftlich ausgeführten Baustrecken und Bauten festgestellt sind und gegenseitige Abrechnung stattgefunden hat. Von dem Anlage-Kapitale kommen demnächst noch diejenigen, im Wege des Prozesses festzustellenden Beträge in Abzug, welche die Aachen-Düsseldorfer Eisenbahn-Gesellschaft in Folge jener Abrechnung der Aachen-Mastrichter Eisenbahn-Gesellschaft zu erstatten hat.

128a u. 130. Zur Feuerung der Lokomotiven wurden 778 Ctr. Koals, 99 027 Ctr. Briquetten und 1 490 Ctr. Steinkohlen, zusammen 101 295 Z.-Ctr. brutto und 73 610 Z.-Ctr. netto verbraucht. Der Durchschnittspreis dieses gemischten Brennmaterials betrug 7,59 Sgr. per Z.-Ctr.

136d. Dies ist der Durchschnittspreis pro 100 Z.-Pfd. Briquetten.

212. Hierin sind 17 383 Thlr. 15 Sgr. 7 Pf. Reinertrag der Steinkohlengruben bei Kirchrath enthalten.

240. Diese Summe wurde für die neu angeschaffte Lokomotive verausgabt (siehe ad V dieses Berichts).

23. Alberts-Bahn.

I. Das **Bahngebiet**, welches gegen die Vorjahre unverändert geblieben ist, besteht:

1. aus der Hauptbahn Dresden-Tharandt	1,81	Meilen,
2. aus mehreren nach Kohlenschächten ꝛc. führenden Zweigbahnen in einer Gesammtlänge von . .	3,30	„
zusammen	5,11	Meilen.

Auf den Zweigbahnen findet Personenverkehr nicht statt.

Die Hauptbahn ist durch ein Geleise mit der Sächsisch-Böhmischen Staatsbahn und dadurch mit den in Dresden einmündenden Sächsisch-Schlesischen Staats- und Leipzig-Dresdener Privat-Eisenbahnen verbunden.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen**, und zwar zu Kolonne:

90. Die hier aufgeführte Summe ist bereits in dem verwendeten Anlage-Kapitale (Kol. 86) mitenthalten.

97b, 99a, 114b, 150b u. 200. Diesen Durchschnittsberechnungen ist die Länge der Hauptbahn von 1,81 Meilen zu Grunde gelegt worden, da nur auf dieser Personenverkehr stattfindet.

102b. Hierunter befindet sich ein Postwagen.

172a. Bei Berechnung des Gewichts der in Tonnen beförderten Kohlen und Koaks sind pro Tonne Kohlen 4 Ctr. und pro Tonne Koaks 2 Ctr. als Norm angenommen worden.

178. Außer den hier notirten Thieren sind noch 1 Wagenladung Pferde und 291,3 Wagenladungen Rind- und anderes Vieh befördert worden.

179. Das Gewicht der nach Stückzahl und in Wagenladungen beförderten Thiere wird nicht notirt.

188a. Dieser Durchschnittsberechnung ist die Tarifläge der Hauptbahn von 2,0 Meilen (Kol. 13) zu Grunde gelegt worden, weil nur auf dieser Personen befördert werden.

24. Altona-Kieler Eisenbahn.

I. Das **Bahngebiet** der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft ist gegen das Vorjahr unverändert geblieben. Dasselbe umfaßt:

1. die Hauptbahn von Altona über Elmshorn und Neumünster nach Kiel	14,04	Meilen,
2. die Zweigbahn von Neumünster über Nortorf nach Rendsburg (frühere Rendsburg-Neumünstersche Eisenbahn)	4,67	„
zusammen	18,70	Meilen,

auf welche sich die vorliegenden statistischen Notizen beziehen.

Die Ostholsteinischen Bahnen: Neumünster-Ascheberg-Plön-Eutin-Neustadt von . . . . . 8,2 „
und Kiel-Ascheberg von . . . . . 3,6 „
waren ult. 1865 noch im Bau. Dieselben wurden am 31. Mai 1866 und die Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn von . . . . . 0,9 „
am 16. Juli 1866 dem Betriebe übergeben.

II. **Betrieb fremder Bahnen.** Die Direktion der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft hat auch im Jahre 1865 den ökonomischen Betrieb der angrenzenden Glückstadt-Elmshorner Eisenbahn geleitet, während der technische Betrieb in den Händen der Direktion der Glückstadt-Elmshorner Eisenbahn-Gesellschaft sich befand.

III. **Erläuterungen zu den Tabellen**, und zwar zu Kolonne:

5. Der ausführende Direktor ist zugleich Mitglied der Direktion und deshalb in Kol. 2b mitaufgeführt.

15b. Die Altona-Kieler Eisenbahn wurde am 18. September 1844 und die Rendsburg-Neumünstersche am 18. September 1845 eröffnet.

76—82. Von dem hier aufgeführten Anlage-Kapitale kommen auf die

		Altona-Kieler Eisenbahn	Rendsburg-Neumünstersche Eisenbahn
Kol. 76.	Im Ganzen concessionirt	3 295 000 Thlr.	622 500 Thlr.
„ 77.	Vorarbeiten	156 654 „	8 600 „
„ 78.	Grunderwerb	415 117 „	30 306 „
„ 79.	Bahnkörper	855 531 „	255 617 „
„ 80.	Oberbau	1 075 957 „	201 802 „
„ 81b.	Signalvorrichtungen, elektromagnetische .	in Kol. 90	5 364 „
„ 82.	Bahnhöfe und Wärterhäuser	1 071 458 Thlr.	62 922 „

79. Das für den Bahnkörper verwendete Anlage-Kapital ist nur summarisch bekannt; es kann deshalb eine Vertheilung desselben auf die einzelnen Unter-Abtheilungen nicht stattfinden.

85. Dies ist die Differenz zwischen Anlagekosten und Kaufsumme für die Rendsburg-Neumünstersche Bahn.

88. Die Aktien der Rendsburg-Neumünsterschen Bahn sind am 1. Januar 1864 von der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft eingelöst. Die Kaufsumme ist durch temporaire Anleihen gedeckt worden.

90a. Hiervon sind 511 598 Thlr. dem Reservefonds entnommen, der Ueberrest von 85 668 Thlrn. besteht in Agio-Gewinn bei verkauften 4 500 Stück Stamm-Aktien.

90b. Ebenso ist die hier aufgeführte Summe dem Reservefonds entnommen worden.

113—116. Außerdem sind für die ult. 1865 noch im Bau begriffenen Ostholsteinischen Bahnen 118 532 Thlr. und für die Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn 7862 Thlr. für Betriebsmittel verausgabt und auf deren Conto gebucht worden.

120. Dies sind die Anschaffungskosten der in Kol. 107 aufgeführten 5 Postwagen.

141. Hier sind die von Preußischen Postwagen auf der Altona-Kieler Eisenbahn zurückgelegten Achsmeilen aufgeführt worden, welche bei der Gesammtleistung der Wagen (Kol. 148) außer Ansatz geblieben sind. Dagegen sind die von den eigenen Postwagen zurückgelegten Achsmeilen in Kol. 144 mitenthalten.

168, 182a, 186a, 192a u. 201. Die hier gemachten Angaben beziehen sich nicht allein auf die Eilgüter, sondern auch auf die „sperrigen" Güter.

170, 182c, 186c, 192c u. 203. Dagegen beziehen sich diese Notizen nur auf die Frachtgüter der Normalklasse.

180c. Die von den Militairpersonen zurückgelegte Meilenzahl kann nicht angegeben werden.

207c. Dies sind die Einnahmen für Militairbeförderungen.

257, 258, 260 u. 261. Wird die zur Verzinsung der zum Kaufe der Rendsburg-Neumünsterschen Bahn gemachten temporairen Anleihe und zur Herstellung des zweiten Geleises erforderlich gewesene Summe von 68 303 Thlrn. (siehe Kol. 263a) den Betriebs-Ausgaben hinzugerechnet, dann stellen sich die Schluß-Resultate, wie folgt:

ad Kol. 257.	Summe aller Ausgaben	508 619	Thlr.
„ „ 258.	Durchschnittlich a) pro Meile Bahnlänge	27 199	„
	„ Kilometer „	3 611	„
	b) „ Nutzmeile	6,69	„
„ „ 260.	Sämmtliche Ausgaben betragen	58,74	Proc. der Brutto-Einnahme.
„ „ 261.	Der Ueberschuß beträgt:		
	a) überhaupt	356 923	Thlr.
	b) pro Meile Bahnlänge	19 087	„
	„ Kilometer „	2 534	„
	c) Proc. des Anlage-Kapitals	6,30	„

263. Die hier aufgeführte Summe repräsentirt die Zinsen der zum Ankaufe der Rendsburg-Neumünsterschen Bahn gemachten temporairen Anleihe und einen Theil der Herstellungskosten des im Jahre 1865 gelegten zweiten Geleises. (Siehe Erl. zu Kol. 88 u. 257 ꝛc.)

272b. Diese 12 000 Thlr. sind auf die im Jahre 1855 zur Vergrößerung der Betriebslokalitäten und Vermehrung der Betriebsmittel gemachte Anleihe zurückgezahlt worden.

346b. Hierin sind auch die an die Wittwen gezahlten Erziehungsgelder für ihre Kinder enthalten.

354. In dieser Summe sind 17 328 Thlr. enthalten, welche als besonderer Depositionsfonds von der Direktion der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft verwaltet werden.

356b. An 71 Beamten-Wittwen resp. 65 Kinder wurde die in Kol. 346b aufgeführte Summe gezahlt.

25. Aussig-Teplitzer Eisenbahn.

I. Ueber die **Verwaltung** dieser Eisenbahn ist das Nähere in dem Jahrgange 1863 der Statistik S. 183 enthalten. Veränderungen hiergegen sind auch im Jahre 1865 nicht vorgekommen.

II. Das **Bahngebiet** hat sich im Jahre 1865 um 2 Kohlenzweigbahnen von 0,20 Meilen vergrößert. Dasselbe besteht nunmehr aus der Hauptbahn von Aussig nach Teplitz . . . . . 2,42 Meilen
und aus 13 von der Hauptbahn sich abzweigenden Zweigbahnen nach Kohlengruben von zusammen . 1,10 „
auf welchen aber nur Güterverkehr stattfindet.

Summa 3,52 Meilen.

III. **Neue Bahnlinien.** Die Verhandlungen mit der Staatsregierung und mehreren Fabrikbesitzern wegen Verlängerung der Hauptbahn von Teplitz bis Dux resp. Betheiligung an dem Unternehmen durch Aktienzeichnung ꝛc. sind im Jahre 1865 zum Abschluß gebracht, so daß im Jahre 1866 mit dem Bau begonnen werden konnte.

IV. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

15b. An diesem Tage wurde die Hauptbahn eröffnet. Die Zweigbahnen wurden später, die letzten derselben in den Jahren 1863, 1864 u. 1865 dem Betriebe übergeben.

97b, 99a, 101b, 114b, 150b, 151b u. 200. Diesen Durchschnittsberechnungen ist die Länge der Hauptbahn von 2,42 Meilen zu Grunde gelegt worden, weil nur auf dieser Personenverkehr stattfindet.

171a u. 174. Hierin ist auch das Gewicht der in Kol. 178a u. b nach Stückzahl aufgeführten Thiere von 3614 Z.-Ctrn. enthalten. (Siehe Kol. 179a.)

224. Dies sind die Feuerversicherungs-Prämien der Gebäude und Betriebsmittel.

241. Hierin sind auch die Beleuchtungskosten der Betriebslokale und Signale enthalten.

264. Diese Summe repräsentirt die gezahlten Steuern und die Zinsen-Coupons-Stempel der Prioritäts-Obligationen und Aktien.

26. Bayerische Ostbahnen.

I. **Rechnungs-Periode.** Das Rechnungs- und Betriebsjahr umfaßt nicht die Periode des Kalenderjahres, sondern beginnt mit dem 1. Oktober. Die vorliegenden statistischen Notizen beziehen sich daher auf den Zeitraum vom 1. Oktober 1864 bis ult. September 1865.

II. Das **Bahngebiet** ist gegen das Vorjahr unverändert geblieben. Dasselbe umfaßt folgende Linien:

1. die Hauptbahn München-Regensburg-Nürnberg . . . . . 38,7 Meilen,
2. folgende Zweigbahnen:
   a) Geiselhöring-Straubing-Passau . . . . . 12,5 „
      und Passau-Landesgrenze . . . . . 0,20 M.,
      welche an die Kaiserin Elisabeth-Bahn verpachtet sind;
   b) Schwandorf-Cham-Furth am Walde . . . . . 9,0 „
      und Furth-Landesgrenze . . . . . 0,20 M.,
      welche an die Böhmische Westbahn verpachtet sind;
   c) (Schwandorf) Irrenlohe-Weiden-Bayreuth . . . . . 13,15 „
   d) Weiden-Mitterteich . . . . . 5,25 „

zusammen 78,6 Meilen.

Die Fortsetzung der zuletzt genannten Zweigbahn von Mitterteich nach Eger . . . . . 2,68 „ wurde Anfangs des nächsten Betriebsjahres, am 15. Oktober 1865, eröffnet.

III. Neben der **Beamten-Pensionskasse** (Kol. 339—358 der Tabellen) bestehen noch:

a) eine Unterstützungskasse für die Arbeiter und Bediensteten,
b) ein Sterbe-Kassen-Verein.

Das Vermögen der ersteren Kasse betrug ult. 1865 . . 23 115 Thlr. Der Sterbe-Kassen-Verein, dessen Mitgliederzahl im Jahre 1865 auf 2967 stieg, zahlte für 19 Sterbefälle 3120 Thlr., pro Sterbefall also 164 Thlr. aus.

IV. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

15b. Die letzte Strecke der Bahn wurde im folgenden Betriebsjahre, am 15. Oktober 1865, eröffnet.

77—86. Die hier gemachten Angaben beziehen sich auf die älteren Strecken der Bayerischen Ostbahnen von 61,3 Meilen (cfr. ad II. 1 u. 2 a u. b dieses Berichts). Das Anlage-Kapital der im Jahre 1864 eröffneten Strecken (ad II c u. d dieses Berichts) und der Strecke Mitterteich-Eger betrug ult. 1865 nach den vorläufigen Ermittelungen 7 507 852 Thlr., die Baurechnung war aber noch nicht abgeschlossen und es kann deshalb eine Vertheilung auf die einzelnen Bautitel nicht stattfinden.

85. Hierin sind 214 384 Thlr. Kosten der Betriebs- und 103 267 Thlr. Kosten der Werkstätten-Einrichtung, sowie eine Reserve für nachträgliche Bauten von 479 233 Thlrn. mitenthalten.

91b u. e. Von den hier aufgeführten Lokomotiven sind 4 im Laufe des Jahres 1865 angeschaffte nicht in Benutzung genommen.

109a. Hiervon kommen 2 400 Z.-Ctr. auf die Ladungsfähigkeit der Postwagen.

115a. Ebenso sind hierin die Anschaffungskosten der Postwagen enthalten.

194e. In dieser Summe sind enthalten: 8 532 Thlr. Einnahmen für Militair- und Extrazüge und 29 005 Thlr. „Ersätze anderer Verwaltungen aus dem direkten Personen-Verkehre."

196. Eine Trennung der Einnahmen für Personenbeförderung im Binnen- resp. direkten und Durchgangs-Verkehre findet nicht statt, dagegen repräsentirt die in Kol. 196a aufgeführte Summe die Einnahmen für im Binnenverkehre beförderte und im direkten Verkehre abgegangene Personen, wogegen in Kol. 196b die „Ersätze anderer Verwaltungen aus dem direkten Personen-Verkehre" aufgeführt sind.

204b. Ebenso repräsentirt die hier aufgeführte Summe die Differenz zwischen gezahlten und empfangenen „Ersätzen anderer Verwaltungen aus dem direkten Güter-Verkehre."

212. Diese Summe enthält den Zins für die verpachteten Bahnstrecken, die Differenz zwischen gezahlten und empfangenen Wagenmiethen u. dergl. m.

213, 257 u. 261. Nach den Rechnungs-Normen der Bayerischen Ostbahnen, d. h. wenn die empfangenen „Ersätze anderer Verwaltungen aus dem direkten Verkehre" in Einnahme und die „hinausvergüteten" in Ausgabe gestellt werden, sowie ferner, wenn von den Einnahmen der im Vorjahre eröffneten Bahnstrecken (ad II. c u. d dieses Berichts aufgeführt) 30 Proc. der Einnahme von vorne herein als wahrscheinlicher Ueberschuß in Abzug gebracht werden, dann würden betragen haben:

Kol. 213.	Summe aller Einnahmen	3 179 519	Thlr.
„ 214.	Durchschnittlich a) pro Meile Bahnlänge	40 452	„
	„ Kilometer „	5 371	„
	b) „ Nutzmeile	8,38	„
„ 257.	Summe aller Ausgaben	1 321 177	„
„ 258.	Durchschnittlich a) pro Meile Bahnlänge	16 809	„
	„ Kilometer „	2 232	„
	b) „ Nutzmeile	3,49	„
„ 261.	Der Ueberschuß a) überhaupt	1 858 342	„
	b) pro Meile Bahnlänge	23 643	„
	„ Kilometer „	3 139	„

223. Dies sind die Beleuchtungskosten der Bahnhöfe und Dienstgebäude.

245. Hier sind auch die nicht auf die Transportkräfte verwendeten Kosten für Brenn-, Schmier- und Putz- ꝛc. Materialien aufgenommen worden.

253. Diese Summe enthält 8 556 Thlr. Kosten des Geldverkehrs mit den Banquiers.

261c. Mit Bezug auf die Bemerkung zu Kol. 77—86 kann der Procentsatz, zu welchem sich das Anlage-Kapital verzinst hat, nicht angegeben werden.

268. Dies sind die in der Erläuterung zu Kol. 213 ꝛc. erwähnten 30 Proc. von der Einnahme der im Jahre 1864 eröffneten Bahnstrecken.

274—277. Die hier gemachten Angaben beziehen sich auf den „Mobiliar-Versicherungs-Fonds", welcher den Zweck hat, die Kosten der durch Brand oder sonstige Unglücksfälle entstandenen Beschädigungen zu decken.

276a. Daher beziehen sich die hier gemachten Ausgaben auf die durch Brand ꝛc. zu ergänzenden Beschädigungen,

276b. wogegen die hier aufgeführten 705 Thlr. allgemeine Ausgaben sind.

278. Die Betriebslänge im Jahre 1865 betrug . . . . . 78,6 Meilen,
der mittlere Jahresdurchschnitt im Vorjahre . . . . . 72,7 „
mithin pro 1865 mehr 5,9 Meilen.

27. Berlin-Anhaltische Eisenbahn.

I. Das **Bahngebiet** ist gegen die Vorjahre unverändert geblieben. Dasselbe umfaßt die in der Statistik pro 1864 S. 206 näher beschriebenen Linien von zusammen . . . . . 47,40 Meilen,
von welchen die Strecken Berlin-Wittenberg und Jüterbogk-Linda doppelgeleisig sind.

Hierzu kommt noch die am 1. November 1863 eröffnete und von der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn-Gesellschaft auf 15 Jahre in Betrieb genommene Herzogl. Anhaltische Leopoldsbahn (Roßlau-Zerbst) von . . . . . 1,74 „
Mithin im Betriebe 49,14 Meilen,
auf welche sich die vorliegenden statistischen Notizen beziehen.

II. Die Haupt-Betriebs-Resultate der **Leopoldsbahn** im Jahre 1865 waren folgende:

Von den Lokomotiven wurden zurückgelegt a) in gemischten u. Extrazügen . . . . . 3 846 Meilen,
b) in Arbeitszügen . . . . . 46 „
zusammen 3 892 Meilen.

Befördert wurden 43 240 Personen und 299 801 Z.-Ctr. Güter.

Die Einnahmen haben betragen a) aus dem Personen-Verkehre . . . . 10 721 Thlr.
b) „ „ Güter-Verkehre . . . . . 5 001 „
c) an Pächte, Miethen ꝛc. . . . . 437 „
zusammen . . . . 16 159 Thlr.

Die Ausgaben betrugen dagegen a) für die Bahnverwaltung . . . . . 7 055 Thlr.
b) „ „ Transportverwaltung . . . 16 193 „
c) „ „ allgemeine Verwaltung . . . 996 „
zusammen 24 244 Thlr.

Vorstehende Betriebs-Ergebnisse sind in den Tabellen Kol. 121, 122, 163, 174, 199, 210, 212, 213, 228, 246, 254 u. 257 mitenthalten.

III. **Bahn-Anlagen.**

1. **Bahnkörper.** Die früher in Holzoberbau construirte Brücke über den Fischmühlenbach unweit der Station Zahna ist mit einer Ueberwölbung aus Backsteinen versehen worden.
2. **Oberbau.** Zwischen Jüterbogk und Linda wurde das zweite Geleise hergestellt und auf den Stationen Holzdorf, Herzberg, Burxdorf und Delitzsch sind die Ausweichgeleise der Art vergrößert worden, daß Kreuzungen größerer Güterzüge stattfinden können.
3. **Stationsbauten.** Auf Station Großbeeren ist ein neuer Güterschuppen erbaut und auf Station Bitterfeld eine neue Wasserstation errichtet worden.
4. **Telegraphen.** Die Zweigbahnen Jüterbogk-Röderau und Bitterfeld-Leipzig haben eine zweite Telegraphen-Leitung erhalten.

IV. **Betriebsmittel.** Im Laufe des Jahres 1865 sind 2 Lokomotiven ausrangirt, 4 neue dagegen eingestellt. Der Wagenpark wurde um 10 offene und 20 bedeckte Güterwagen und 1 Bahnmeisterwagen vermehrt.

V. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

15. Die Betriebs-Eröffnung der einzelnen Bahnstrecken fand in nachstehender Reihenfolge statt:

a) ältere Linien

am 1. September 1840 Cöthen-Dessau
„ 1. Juli 1841 Berlin-Jüterbogk,
„ 18. August 1841 Dessau-Coswig,
„ 28. August 1841 Coswig-Wittenberg,
am 10. September 1841 Wittenberg-Jüterbogk,
„ 1. Juli 1848 Jüterbogk-Herzberg,
„ 1. Oktober 1848 Herzberg-Röderau;

b) neuere Linien

am 17. August 1857 Dessau-Bitterfeld,
„ 1. Februar 1859 Bitterfeld-Halle u. Leipzig,
am 3. August 1859 Wittenberg-Bitterfeld.

104a. Hiervon sind 59 Erdtransport-, 72 Bahnmeister- und 29 Bahnhofswagen.

128. Diese Quantität Koaks wurde beim Rangir- und Reservedienst verbraucht.

141. Die Postwagen haben auf der eigenen Bahn 230 854 und auf fremden Bahnen 53 548 Achsmeilen durchlaufen, die letzteren sind aber bei Kol. 153 unberücksichtigt geblieben.

236. Hierin sind auch die Kosten der Beleuchtung der Bahn, Expeditionslokale ꝛc. enthalten.

238. Dies sind die Kosten der An- und Abfuhr der Güter.

243. In dieser Summe sind auch 667 Thlr. „Elbbrückgeld" enthalten.

245. Diese Summe enthält die Kosten für Feuer-Versicherung der Güter und Mobilien, sowie die Anschaffungskosten neuer Werkzeuge.

283, 285 u. 287. In der Statistik pro 1864 ist abweichend von den übrigen Vereinsbahnen nur die „Differenz" zwischen gezahlter und empfangener Wagenmiethe angegeben. Konform mit Kol. 212 und 242 der vorliegenden Statistik würden die Gesammt-Einnahmen des Jahres 1864 . . . 2 841 210 + 41 069 = 2 882 279 Thlr., die Ausgaben excl. des Zuschusses zur Pensionskasse von 5 687 Thlrn. (cfr. Kol. 267 der Stat.) 1 020 121 + 41 069 — 5 687 = 1 055 503 Thlr. und der Ueberschuß 1 826 776 Thlr. betragen haben, welche Summen diesen Vergleichungen zu Grunde gelegt worden sind.

28a. Berlin-Hamburger Eisenbahn.

I. **Organisation der Verwaltung.** Außer der Direktion, welche ihren Sitz in Berlin hat, besteht noch eine Direktions-Deputation in Hamburg, deren Geschäfte ein dorthin abgeordnetes Mitglied der Direktion versieht.

II. **Bahngebiet.** Durch die Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft sind erbaut:

a) die Hauptbahn von Berlin bis Bergedorf . . . . . 35,91 Meilen,
(0,00 M. mehr wie im Vorjahre)

b) die Zweigbahn von Büchen bis Lauenburg . . . . . 1,71 „

zusammen 37,62 Meilen.

Außerdem hat dieselbe die von der Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn-Gesellschaft erbaute Bahn von Bergedorf bis Hamburg pachtweise übernommen . . . . . 2,00 „

Im ungetheilten Betriebe der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Verwaltung befinden sich also . . 39,62 Meilen.

Sämmtliche in den vorliegenden Tabellen unter „Berlin-Hamburger" Eisenbahn aufgeführten statistischen Notizen (ausschließlich der Kol. 76—89, hinsichtlich deren auf die betreffende nachfolgende Erläuterung verwiesen wird) beziehen sich auf die vorgenannten, im Betriebe vereinigten drei Bahnstrecken.

III. **Bahn-Anlagen.** Im Jahre 1865 wurden zur Vervollständigung der Bahnanlagen folgende größere Bauten ausgeführt resp. beendet.

1) **Bahnkörper.** Zum Schutz gegen Schneeverwehungen sind 280 laufende Ruthen Erdwälle angelegt.

Bei Ludwigslust ist eine Wege-Ueberführung mit massiven Pfeilern und eisernem Ueberbau hergestellt.

Auf der Strecke Paulinenau-Friesack sind 3 kleinere Brücken mit dem eisernen Ueberbau für das zweite Geleise versehen. In Hamburg ist an Stelle der hölzernen für 3 Geleise eingerichteten Brücke über den Kammerkanal eine solche mit eisernem Ueberbau für 4 Geleise erbaut. Ebendaselbst ist zur Herstellung einer zweiten Verbindung des Geleises am Banks-Straßen-Schuppen mit den Bahnhofsgeleisen eine eingeleisige hölzerne Brücke über den Güterkanal mit 2 Oeffnungen à 26′ und 2 dergl. à 19′ lichter Weite hergestellt.

2) **Oberbau.** Das zweite Geleise zwischen Nauen und Paulinenaue ist vollendet, desgl. zwischen Paulinenaue und Friesack, sowie zwischen Neustadt und Zernitz; hierdurch ist die Gesammtlänge des zweiten Geleises um 2,0 Meilen vermehrt.

Es sind ungefähr 500 Ruthen Bahnhofs- und Nebengeleise ausgeführt.

Die ursprünglich auf der Strecke Bergedorf-Hamburg angewendeten Stuhlschienen sind jetzt gänzlich aus der Bahn entfernt und durch Vignol-Schienen neuen Profils ersetzt. Die Länge der aus Vignol-Schienen alten Profils bestehenden Geleise hat sich in Folge von Auswechselungen gegen solche neuen Profils um 9000 Ruthen vermindert.

3) **Telegraphen.** Es sind 5 eiserne optische Telegraphen neu errichtet und außerdem 15 hölzerne Telegraphen durch eiserne ersetzt.

4) **Stationsbauten.** In Spandau und Bergedorf sind eiserne Perron-Bedachungen neu erbaut.

In Spandau ist der Personenwagen-Schuppen versetzt und hierbei um 40 Fuß verlängert. Der abgebrannte Güterschuppen zu Friesack, welcher aus Fachwerk bestand, ist massiv wieder aufgebaut. In Reinbeck ist der alte Güterschuppen abgebrochen und durch einen größeren massiv ausgeführten ersetzt.

In Hamburg ist an Stelle des im Vorjahre provisorisch hergestellten Getreideschuppens ein solcher aus Fachwerk erbaut. Der dortige Banks-Straßen-Schuppen ist um 307 Fuß verlängert.

Zu Friesack, Glöwen, Grabow und Boitzenburg sind in den Wasserstationen Dampfpumpen aufgestellt.

Stallgebäude sind aufgeführt zu Zernitz, Karstaedt, Hagenow, Brahlsdorf und Boitzenburg; auch ist in Hagenow ein Spritzenhaus erbaut.

Zu Spandau und Friedrichsruh ist je eine große Drehscheibe von 36′ Durchmesser erbaut. In Hamburg sind 2 Drehscheiben von 24′ Durchmesser hergestellt.

IV. **Industrielle Anlagen.** Die Gesellschaft besitzt 3 Reparatur-Werkstätten zu Berlin, Wittenberge und Hamburg, 2 Coaksbrennereien zu Wittenberge und Bergedorf mit zusammen 44 Oefen und eine Schwellen-Tränkanstalt zu Berlin.

V. **Betriebsmittel.** Im Jahre 1865 sind neu beschafft: 4 Lokomotiven mit Tendern, 4 Personenwagen I. u. II. Kl., 4 desgl. III. Klasse, 4 desgl. IV. Klasse, 40 vierrädige bedeckte Güterwagen, 10 vierrädrige Kohlenwagen, 10 vierrädrige Ochsenwagen und 2 vierrädrige Schweinewagen.

VI. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

5. Der vorsitzende Direktor, welcher in Kol. 2b. mitaufgeführt steht, ist zugleich Ober-Ingenieur und Betriebs-Direktor.

76—89. Die gegen das concessionirte Anlage-Kapital (Kol. 76) weniger verwendeten 36 172 Thlr. sind als Bestand des Baufonds vorhanden.

Das Anlage-Kapital (Kol. 76—88) ist in der Weise angegeben, wie es von der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft für die durch dieselbe erbauten 37,₆₃ Meilen (Kol. 10) verwendet worden ist. Für die im Betriebe vereinigten 39,₇₂ Meilen (siehe oben ad II.), also einschließlich der gepachteten Hamburg-Bergedorfer Bahn, beträgt das Anlage-Kapital:

76.	Im Ganzen concessionirt .	16 298 000 Thlr.	82.	Bahnhöfe u. Wärterwohn.	2 523 369 „
77.	Vorarbeiten	927 636 Thlr.	84.	Betriebsmittel	1 581 084 „
78.	Grunderwerb	1 479 465 „	85.	Insgemein	1 408 904 „
79a.	Erdarbeiten	2 025 769 „	86.	Summe des verwendeten Anlage-Kapitals	16 261 828 Thlr.
b.	Böschungen u. Futtermauern	237 626 „	87.	pro Meile Bahnlänge . .	409 412 „
c.	Einfriedigungen	64 862 „		„ Kilometer	54 356 „
d.	Wege-Uebergänge . . .	59 567 „	88a.	Stamm-Actien	9 548 000 „
e.	u. s. Brücken (kleine und große)	1 614 751 „	c.	Prioritäts-Obligationen .	6 750 000 „
80.	Oberbau	4 230 338 „			
81.	Telegraphen (optische und electromagnetische) . . .	108 457 „			

90. Aus den Betriebs-Ueberschüssen sind verwendet:

	bis Ende 1864.	pro 1865.
a) für Ergänzung der Betriebsmittel	1 972 199 Thlr.	180 977 Thlr.
b) für Erweiterung der Bahnanlagen, Neubau von Gebäuden, Beschaffung von Werkzeugen, für eiserne optische Telegraphen, Perrons, Drehscheiben ꝛc. .	539 397 „	103 943 „
zusammen . .	2 511 596 Thlr.	284 920 Thlr.

109c. Zum Transport von Equipagen werden, da besondere Wagen hierzu nicht vorhanden sind, Güterwagen verwendet, es ist deshalb hier nur die Gesammt-Ladungsfähigkeit der Viehwagen angegeben worden.

135. Bei Berechnung des Brennmaterial-Verbrauchs pro Achsmeile ist das verbrauchte Quantum auf Coals reducirt und es sind: ein Scheffel Englische Steinkohlen = 64 Pfd., ein Ctr. Schlesische Steinkohlen = 62 bis 70 Pfd., ein Ctr. Westfälische Steinkohlen = 70 Pfd. und eine Tonne (3 Ctr.) Braunkohlen = 80 Pfd. Coals gerechnet worden.

178b. Einschließlich der Hunde (deren Gewicht in Kol. 179a. mitenthalten ist) wurden 564 928 Thiere befördert.

236. Hierin sind auch die Beleuchtungskosten der Wartezimmer, Perrons, Bahnhöfe, Vorplätze ꝛc. enthalten.

237. Diese Summe enthält die Löhne der Bodenarbeiter, Material zum Verladen der Güter und die Kosten für An- und Abfuhr derselben, soweit letztere in den Frachtsätzen miterhoben, die Leistungen also durch die Bahnverwaltung bewirkt werden.

238. Hierin sind die Löhne für Wagenschieben, Wasserpumpen und ähnliche Arbeiten auf den Bahnhöfen enthalten.

241. Desgl. hier die Beleuchtungskosten der Expeditions-Lokale.

245. In dieser Summe sind unter anderen Ausgaben auch die Kosten des Inventariums, der Geräthe, Feuerversicherungs-Prämien u. s. w. mitenthalten.

256. Dies ist der Pachtzins für die Hamburg-Bergedorfer Bahnstrecke und die fortlaufende Vergütigung an die Magdeburg-Wittenbergesche Eisenbahn-Gesellschaft für den Bau der Elbbrücke bei Wittenberge.

264. Der Betrag der Eisenbahnsteuer (87 500 Thlr.) ist statutenmäßig zur Amortisation der Stamm-Actien Littr. B. verwendet und in Kol. 263b. mitenthalten.

265a. An Dividenden sind gezahlt: für die Stamm-Actien Littr. A. von 5 000 000 Thlr. 9½ Proc., für die Stamm-Actien Littr. B. von 3 000 000 Thlr. 8½ Proc., durchschnittlich also 9,₁₁₁ Proc.

273. Außerdem sind Materialbestände im Werthe von 97 094 Thlrn. vorhanden, einschließlich deren das Vermögen des Reservefonds am Jahresschluß 639 036 Thlr. betrug.

274—277. Ein besonderer Erneuerungsfonds ist nicht vorhanden, da der Zweck desselben durch ausreichende Verwendungen aus den Betriebs-Einnahmen (vergl. Kol. 90) erfüllt wird.

325. Außerdem erlitten die Berlin-Hamburger Wagen auf fremden Bahnen bis ult. 1857 ... 20 Achsbrüche, von 1858 bis 1865 aber keinen Achsbruch.

28b. Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn.

I. **Verwaltung.** Die Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn ist an die Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft auf unbestimmte Zeit verpachtet. Die Direktion dieser Gesellschaft leitet den Betrieb und ertheilt der Hamburg Bergedorfer Eisenbahn-Gesellschaft vierteljährlich genaue Berechnungen der Betriebs-Resultate.

Im Uebrigen wird auf die ausführlichen Mittheilungen in den Jahrgängen 1858 und 1859 der Statistik (S. 31 resp. 42) verwiesen.

II. **Verkehr und Ertrag.** Auf der Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn sind von den regulären Transporten der Berlin-Hamburger Eisenbahn im Jahre 1865 befördert worden: 452 653 Personen, 7 671,096 Z.-Ctr. Frachtgüter u. s. w., wie dies in Kol. 158—178 der Tabellen unter „Hamburg-Bergedorf" näher angegeben ist.

Die in Kol. 195—210 aufgeführten Brutto-Einnahmen für diese Transporte (nach Vorwegnahme der Kosten für An- und Abfuhr, Auf- und Abladen, Brücken- und Schleusengeld u. s. w.) haben betragen:

auf der Strecke Hamburg-Bergedorf

für Personen-Beförderung	95 647	Thlr.
„ Reisegepäck	2 405	„
„ Eil- und Frachtgüter	116 040	„
„ Equipagen	318	„
„ Vieh-Transporte	26 049	„
Extraordinaria	3 844	„
für Beförderung der Posten	6 773	„
zusammen	251 076	Thlr.

Davon hat die Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn-Gesellschaft als kontraktlichen Betriebs-Einnahme-Antheil 125 538 Thlr. erhalten, die übrigen, der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft für den Betrieb verbliebenen 125 538 Thlr. sind in Kol. 228 und 246 (37 275 + 88 263 Thlr.) als Betriebs-Ausgaben aufgeführt.

Außer jenem Betriebs-Antheile hat die Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn-Gesellschaft 130 270 Mark Banko Zinsen für die Bahnhöfe (in Kol. 212 mitenthalten) von der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft empfangen.

III. **Erläuterungen zu den Tabellen.** Die unter „Berlin-Hamburger" Eisenbahn in den Tabellen aufgeführten Notizen der Betriebs-Resultate umfassen, wie ad II. des betreffenden Berichts angegeben, gleichzeitig die Strecke Hamburg-Bergedorf. Um den Verkehr und Ertrag derselben ersichtlich zu machen, sind die speziell auf die Strecke Hamburg-Bergedorf bezüglichen Notizen in den Tabellen (Kol. 158—211, 228, 229, 246, 278, 279 u. 282) besonders aufgeführt, zur Unterscheidung von den Berlin-Hamburger Notizen (unter denen dieselben mitenthalten sind) aber durch kleineren Zahlendruck dargestellt. Alle übrigen, ausschließlich des Hamburg-Bergedorfer Unternehmen betreffende Notizen (Kol. 1—15, 76—88, 212—215, 254—269 und 284—289) sind mit den gewöhnlichen Ziffern gedruckt.

Spezielle Erläuterungen zu Kolonne:

197. Hierin sind 3 844 Thlr. extraordinäre Einnahmen enthalten.

212. Dies sind die von der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft für die Bahnhöfe empfangenen Zinsen (siehe ad II. dieses Berichts) und anderweitige Einnahmen.

263—269. Die Zinsen, Dividende, Amortisations-Beträge und Eisenbahn-Steuern werden in Banko Mark bezahlt, deren Betrag hier zum Durchschnitts-Course der Einnahmen auf Thaler reducirt ist.

29. Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn.

I. **Bahn-Anlagen.** Die mit 6 Oeffnungen versehene große Havelbucht-Brücke wurde im Jahre 1865 in beiden Geleisen dergestalt umgebaut, daß jedes Geleis in jeder Oeffnung von 5 Sprengwerken getragen wird.

In Gerwisch wurde eine neue Haltestelle eingerichtet und für den Personenverkehr in Betrieb gesetzt.

II. **Die Betriebsmittel** wurden im Jahre 1865 vermehrt um: 6 sechsrädrige Personenwagen, 10 sechsrädrige Gepäckwagen, 74 vierrädrige offene, 100 vierrädrige bedeckte und 16 sechsrädrige offene Güterwagen. Ausrangirt wurde 1 sechsrädriger bedeckter Güterwagen. Die Gesammtladungsfähigkeit der Lastwagen betrug im Jahre 1865 ... 41 055 Z.-Ctr. mehr als im Vorjahre.

III. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

15b. Die Elbbrücken bei Magdeburg wurden am 19. August 1848 dem Betriebe übergeben.

227. Hierin sind 10 022 Thlr. Abgaben, Lasten und Renten (einschließlich der Magdeburger Bahnhofsrente) enthalten.

228 ꝛc., 257 ꝛc. u. 261. Werden die vorstehend aufgeführten Abgaben, Lasten und Renten den Betriebs-Ausgaben nicht hinzugerechnet, sondern, wie in früheren Jahren, von dem verbliebenen Ueberschusse verwendet (cfr. Stat. 1864 S. 99 Kol. 266a), dann würden betragen haben:

Kol. 228.	Ausgaben für die Bahnverwaltung		359 106	Thaler.
„ 229.	Durchschnittlich pro Meile Bahnlänge		18 378	„
	„ Kilometer „		2 440	„
„ 257.	Summe aller Ausgaben		976 060	„
„ 258.	Durchschnittlich a) pro Meile Bahnlänge		49 952	„
	„ Kilometer		6 632	„
	b) „ Nutzmeile		633	„
„ 261.	Ueberschuß a) überhaupt		1 456 359	„
	b) pro Meile Bahnlänge		74 532	„
	„ Kilometer		9 896	„
	c) Proc. des Anlage-Kapitals		9,17	

237. Dies sind die Kosten der An- und Abfuhr der Güter incl. der Erhaltung der Roll- und Stadtgüterwagen.

285. Bei Vergleichung der Ausgaben mit dem Vorjahre sind die Abgaben, Lasten und Renten des Jahres 1864 von 9 209 Thlrn. den Ausgaben hinzugerechnet, wie dies pro 1865 geschehen ist, so daß sich die Gesammt-Ausgaben pro 1864 auf 935 531 Thlr. erhöhen und der Ueberschuß 1 448 106 Thlr. beträgt.

30. Berlin-Stettiner Eisenbahn.

I. Das **Bahngebiet** der Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft umfaßt folgende Linien:

	Bahnkörper. Meilen.	Betriebslänge. Meilen.	Bahnkörper. Meilen.	Betriebslänge. Meilen.
1) die **Stammbahn** Berlin-Stettin-Stargard mit den Strecken				
a) Berlin-Stettin	17,[illegible]	17,[illegible]		
b) Stettin-Stargard	4,[illegible]	4,[illegible]		
zusammen	.	.	22,[illegible]	22,[illegible]
2) die **Hinterpommersche** Eisenbahn mit den Strecken				
a) Stargard-Belgard-Cöslin	17,[illegible]	18,[illegible]		
b) Belgard-Colberg (Bahnkörper incl. Colberger Hafenbahn)	4,[illegible]	4,[illegible]		
zusammen	.	.	22,[illegible]	22,[illegible]
3) die **Vorpommersche** Eisenbahn mit den Strecken				
a) Angermünde-Anclam-Stralsund (Bahnkörper incl. Stralsunder Hafenbahn = 0,[illegible] M.)	22,[illegible]	22,[illegible]		
b) Pasewalk-Stettin	4,[illegible]	5,[illegible]		
c) Züssow-Wolgast (Bahnkörper incl. Wolgaster Hafenbahn = 0,[illegible] M.)	2,[illegible]	2,[illegible]		
d) Hafenbahn bei Greifswald	0,[illegible]	—		
zusammen	.	.	30,[illegible]	30,[illegible]
Ueberhaupt			75,[illegible]	75,[illegible]

Bei den Durchschnittsberechnungen Kol. 87 ist die Länge des Bahnkörpers, bei allen übrigen dagegen die Betriebslänge zu Grunde gelegt worden.

II. **Vertheilung der gemeinschaftlichen Ausgaben.** Obwohl die Hinter- und Vorpommersche Eisenbahn integrirende Theile des Unternehmens der Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft sind, werden die Einnahmen und Ausgaben jeder der 3 Bahnlinien doch besonders ermittelt, weil der Staat für das Anlage-Kapital der Hinterpommerschen Bahn eine Zins-Garantie von 3½ Proc. und für dasjenige der Vorpommerschen Bahn von 4½ Proc. übernommen hat.

Die Kosten der allgemeinen Verwaltung, zu welchen auch die Gehälter und Büreaukosten des Ober-Ingenieurs (Betriebs-Directors), des Ober-Maschinenmeisters, der beiden Bahn-Kontroleure und des Telegraphen-Inspektors gehören, werden pro rata der Bahnlängen,

die Kosten der Transport-Verwaltung (Kol. 230—238 und 241—245), mit Ausschluß der Kosten für die Erneuerung der Transportmittel (Kol. 239), nach Verhältniß der auf jeder Bahn durchlaufenen Lokomotiv- und Wagenachsmeilen und

die Kosten der Bahn-Verwaltung auf den gemeinschaftlichen Bahnhöfen Stargard, Stettin und Angermünde nach festgestellten Verhältnißzahlen auf die daselbst zusammenlaufenden Bahnen vertheilt, während die übrigen Kosten der Bahnverwaltung der Repartition nicht unterworfen werden.

Aus Vorstehendem und mit Rücksicht darauf, daß die Dotation des Reservebaufonds (Erneuerungsfonds) in den, in den Jahresberichten der Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft enthaltenen Betriebs-Rechnungen als Ausgabe erscheint, während in den vorliegenden statistischen Notizen nur die effectiven Kosten für Unterhaltung der Bahnanlagen und Transportmittel aufgeführt sind, ergiebt sich, daß die statistischen Notizen mit den Jahresberichten nicht übereinstimmen können.

III. **Bahn-Anlagen.**

a. **Stammbahn.**

Die Schienengeleise auf den Bahnhöfen sind um 243 laufende Ruthen vermehrt worden.

Anstatt bisher vorhandener Wärterbuden sind 10 Bahnwärter-Wohnhäuser aufgeführt; neu erbaut sind 7 Beamten-Wohnhäuser auf den Bahnhöfen, 1 provisorischer Güterschuppen auf dem Bahnhofe Stettin; auch ist das im Januar abgebrannte Werkstatts-Gebäude wieder hergestellt worden.

Die zur Herstellung eines neuen Güterbahnhofes bei Stettin aufgeführten Bauanlagen werden nach Vollendung des Baues mitgetheilt werden.

b. **Hinterpommersche Bahn.**

Die Schienengeleise auf den Bahnhöfen sind um 225 laufende Ruthen vermehrt worden.

Auf dem Bahnhofe Stargard ist der Güterschuppen um 3 980 □Fuß Grundfläche vergrößert worden.

Die Kosten dieser Bauausführungen hat der Baufonds getragen.

c. Vorpommersche Bahn.

Durch Erweiterung der Hafenbahn bei Stralsund sind die Geleise um 174 lfde. Ruthen vermehrt worden.

Zur Vervollständigung der Bahn-Anlagen sind 2 Wärterhäuser und 1 Beamten-Wohnhaus auf dem Bahnhofe Züssow erbaut.

Die Kosten dieser Bauausführungen sind aus dem Baufonds bestritten.

IV. **Betriebsmittel.**

a. Stammbahn.

Es wurden im Jahre 1865 angeschafft: 7 Lokomotiven mit Tendern und 18 vierrädrige bedeckte Güterwagen.

b. Hinterpommersche Bahn.

Der Wagenpark ist durch Neubeschaffung von 12 offenen sechsrädrigen Güterwagen vermehrt worden, deren Beschaffungskosten aus dem Baufonds gedeckt worden sind.

c. Vorpommersche Bahn.

Es wurden beschafft: 3 sechsrädrige Personenwagen 4. Klasse und 6 vierrädrige Gepäckwagen und aus dem Baufonds bezahlt.

V. **Neue Bahnlinien** ꝛc. Die Zweigbahn von Neustadt-Eberswalde nach Wriezen, deren Bau Anfangs des Jahres 1866 begonnen hat, sowie die im Jahre 1865 in Bau genommene Bahn von Pasewalk bis zur Mecklenburgischen Grenze in der Richtung auf Neubrandenburg wurden am 1. Januar 1867 dem Betriebe übergeben.

Der im Jahre 1865 begonnene Bau eines Güterbahnhofes bei Stettin wird indessen bis zu seiner Vollendung noch mindestens 2 Jahre in Anspruch nehmen.

VI. **Beamten-Pensions-Kassen.** Bis zum 15. Juli 1865 bestanden 4 Beamten-Pensionskassen, und zwar eine für die Beamten der Strecke Berlin-Stettin und der Central-Verwaltung, eine für die Beamten der Hinterpommerschen, eine für die Beamten der Vorpommerschen Bahn und eine für die Beamten der Strecke Stettin-Stargard.

Die ersteren 3 Kassen sind seit dem 15. Juli 1865 in eine Beamten-Pensionskasse vereinigt worden.

Für die Beamten der Strecke Stettin-Stargard besteht deshalb eine besondere Pensionskasse, weil diese Strecke bis zum 1. Januar 1860 an die Stargard-Posener Eisenbahn-Gesellschaft verpachtet war und die von der Verwaltung derselben angestellten Beamten mit ihren bis dahin erworbenen Pensions-Ansprüchen von der Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft übernommen worden sind.

VII. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

Alle 3 Linien.

12. Die Bahn- und Betriebslängen sind ad I dieses Berichts specificirt.

Vorpommersche.

79e. Hierin sind auch die Kosten der Futtermauern und der Wege-Unter- und Ueberführungen enthalten.

81b. Ebenso hier die Kosten der Wärter-Etablissements.

Stammbahn.

86. Die Ausgaben für Arbeiten und Grundentschädigung zur Anlage eines neuen Güterbahnhofes ꝛc. zu Stettin sind hierin nicht enthalten, dieselben werden erst nach Vollendung des Baues in das verwendete Anlage-Kapital aufgenommen werden.

Die Summe, um welche das verwendete Anlage-Kapital das concessionirte überschritten hat, ist aus dem Reservefonds, aus Rückeinnahmen, Zinsen, Einnahmen für verkaufte Materialien ꝛc. gedeckt worden.

Hinterpommersche.

89. Außerdem garantirt die Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft ½ Proc. Zinsen, so daß die Verzinsung der Obligationen im Ganzen 4 Proc. beträgt.

Vorpommersche.

96d. Außerdem ist noch ein vierrädriger Salonwagen vorhanden, dessen Anschaffungskosten (3000 Thlr.) in Kol. 114a mitenthalten sind.

Alle 3 Linien.

120. Dies sind die Anschaffungskosten der Reserve-Achsen (cfr. Kol. 108).

137. Dies sind die Kosten des verbrauchten Brennmaterials, während in Kol. 231 die sich in Folge der Reparition (siehe ad II dieses Berichts) ergebenden Beträge aufgeführt sind.

156 u. 157. Bei Berechnung der Wagenmiethen der verschiedenen Bahnlinien werden die residuarischen Beträge ermittelt und ausgezahlt; die betreffende Miethe für die Gesammtleistungen kann daher nicht angegeben werden.

172. Hierunter ist das für den eigenen Bedarf bezogene Quantum Kohlen nicht enthalten.

187. Dies ist die von den in Kol. 174 aufgeführten Gütern (also excl. der in großen Massen frachtfrei beförderten Betriebsdienst- und Baugüter) durchschnittlich zurückgelegte Meilenzahl.

Mit Einschluß der Betriebsdienst- ꝛc. Güter würde jeder Z.-Ctr. überhaupt durchfahren haben:

auf der Stammbahn	5,20	Meilen,
„ „ Hinterpommerschen Eisenbahn	8,72	„
„ „ Vorpommerschen Eisenbahn	2,78	„

188b. Mit Ausschluß der frachtfrei beförderten Betriebsdienst- und Baugüter würden auf eine (d. h. jede) Meile Bahnlänge durchschnittlich kommen:

bei der Stammbahn	3 512 073	Centnermeilen,
„ „ Hinterpommerschen Eisenbahn	817 669	„
„ „ Vorpommerschen „	598 158	„

212. Die hier aufgeführten Summen enthalten:

	bei der Stammbahn.	Hinterpommerschen E.	Vorpommerschen Eisenbahn
Ueberschuß aus dem telegraphischen Depeschen-Verkehre	2044 Thlr.	1517 Thlr.	1171 Thlr.
Miethe für die Transportmittel	6987 „	6650 „	15022 „
Pächte, Miethen, Zinsen u. s. w.	56235 „	8627 „	5469 „
In Folge der Repartition der Kosten für Unterhaltung der Transmittel von der Hinterpommerschen Eisenbahn erstattet	2217 „	—	2366 „
zusammen	67483 Thlr.	16794 Thlr.	24028 Thlr.

227. Von den hier aufgeführten Summen kommen:

	bei der Stammbahn.	Hinterpommerschen E.	Vorpommerschen Eisenbahn
auf Reinigung der Lokale, Appartements ꝛc	1147 Thlr.	253 Thlr.	501 Thlr.
„ Insertionskosten	43 „	7 „	1 „
„ Kosten für Heizung und Erleuchtung der Betriebslokale (excl. der Wärterbuden)	11324 „	5019 „	7057 „
„ Unterstützungen und „Insgemein"	10445 „	5087 „	7770 „
zusammen	22959 Thlr.	10366 Thlr.	15329 Thlr.

231, 232, 234 u. 236. Dies sind die Kosten der verbrauchten Materialien, während das Arbeitslohn in Kol. 230 mitenthalten ist.

242. Hier ist aus dem bei Kol. 156 u. 157 angegebenen Grunde nur der residuarische Betrag der Wagenmiethe angegeben.

245. Hiervon kommen:

	bei der Stammbahn.	Hinterpommerschen E.	Vorpommerschen Eisenbahn
auf Erleuchtung der Lokale	5587 Thlr.	2081 Thlr.	2676 Thlr.
„ Geräthe	9066 „	3376 „	4343 „
„ Versicherungs-Prämien	535 „	199 „	257 „
„ Unterstützungen und „Insgemein"	6563 „	2445 „	3142 „
zusammen	21751 Thlr.	8101 Thlr.	10418 Thlr.

Hinterpommersche.

263a. Der Staat hat im Jahre 1865 zur Verzinsung des mit 3½ Proc. garantirten Anlage-Kapitals 378429 Thlr. und die Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft wegen der übernommenen Zins-Garantie von ½ Proc. 54061 Thlr. zuschießen müssen.

Vorpommersche.

263a. Das für die Vorpommersche Eisenbahn verwendete Anlage-Kapital ist im Jahre 1865 aus der Staatskasse verzinst worden.

Alle 3 Linien.

276a. Diese Summen sind bereits in den Ausgaben sub Kol. 217 (theilweise) und 218 bis 221 enthalten.

276b. Ebenso sind die hier aufgeführten Summen bereits in den Ausgaben Kol. 239 aufgeführt.

277. Außerdem waren ult. 1865 noch alte Materialien im Bestande verblieben, deren Werth betrug:

bei der Stammbahn . . . . . 45477 Thlr.
„ „ Hinterpommerschen Eisenbahn 17542 „
„ „ Vorpommerschen „ 19776 „

31. Böhmische Westbahn.

I. Das **Bahngebiet** ist gegen die beiden Vorjahre unverändert geblieben. Dasselbe umfaßt:

a) die Hauptbahn von Prag über Pilsen bis an die Bayerische Landesgrenze südlich Taus . . 24,45 Meilen,
b) die Zweigbahn von Chrast nach Radnitz . . . . . 1,22 „

zusammen 25,77 Meilen.

Hierzu kommt noch die von der Verwaltung der Bayerischen Ostbahnen gegen 4½ Proc. des Baukapitals gepachtete Strecke von der Landesgrenze bis Furth am Walde . . . . . 0,49 „

mithin im Betriebe 26,66 Meilen.

II. Außer der **Beamten-Pensions-Kasse** (Kol. 339—358 der Tabellen) besteht noch eine Krankenkasse, welche bei Erkrankungen freien Arzt, freie Medizin und ein mäßiges Pflegegeld gewährt. Bei Todesfällen wird den Hinterbliebenen ein Beerdigungskosten-Beitrag von 10 Fl. Oesterr. W. ausgezahlt.

Diese Kasse schloß ult. 1865 mit einem Bestande von 4690 Thlrn. ab.

III. **Erläuterungen zu den Tabellen**, und zwar zu Kolonne:

77—86. Die Vertheilung des Anlage-Kapitals auf die einzelnen Bautitel gründet sich auf den Kosten-Voranschlag und ist nur annähernd richtig, weil die vollständige Herstellung der Bahn, die Lieferung der Betriebsmittel ꝛc. von einem Unternehmer für die Summe von 16 000 000 Thlrn. ausgeführt ist.

100a. Hierunter befinden sich 2 Postwagen.

109a. Desgl. hier die Ladungsfähigkeit derselben von zusammen 200 Z.-Ctrn. und

115a. hier die Anschaffungskosten derselben.

170a u. c u. 174. Hierin ist auch das Gewicht der im Güterverkehre beförderten Equipagen und Thiere enthalten, wovon 1 650 Z.-Ctr. Equipagen im Binnenverkehre, 318 Z.-Ctr. im direkten Verkehre angekommen und 44 607 Z.-Ctr. Thiere im Binnenverkehre befördert sind. (Siehe Kol. 177—179.)

177a u. c. Außer den hier aufgeführten Equipagen und Pferden, deren Gewicht in Kol. 170a u. c mitenthalten ist, wurden noch mit Personenzügen 9 Equipagen und 61 Pferde, wovon 38 dem Militair gehörten, befördert.

194a. Hierin sind 660 Thlr. für 6 Extrazüge enthalten.

197. Desgl. hier die Einnahme für die mit Personenzügen beförderten 9 Equipagen und 61 Pferde, deren Summe aber nicht besonders notirt ist.

245. Von dieser Summe kommen 4 988 Thlr. auf die Assekuranz-Prämie für Transportgüter und 267 Thlr. auf allgemeine Ausgaben.

263 u. 265. Zur Verzinsung und Amortisation des vom Staate mit 5,2 Proc. garantirten Anlage-Kapitals waren erforderlich:

5 Proc. Zinsen von 16 000 000 Thlrn.	800 000	Thlr.
0,2 „ zur Amortisation	32 000	„
zusammen	832 000	Thlr.
Aus dem Ueberschusse wurden gedeckt	721 438	„
weshalb der Staat in Folge der übernommenen Zins-Garantie	110 562	Thlr.

zuschießen mußte.

264. Dies ist die „Bahnbetriebs-Einnahmen-Einkommensteuer."

32. Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn.

I. **Bahn-Anlagen.**

1. **Bahnkörper.** Im Jahre 1865 wurden 1720 Fuß aus fester Lette bestehende Dossirungen durch Einrammen von 2074 Stück Bahnschwellen befestigt. Die vorhandenen Schneezäune wurden um 4422 Fuß Weidenhorden vermehrt. Auf den beiden Viadukten bei Schweidnitz wurden 3 715⅞ Q.-Fuß Bodenbelag und 37 Stück Balken erneuert.

2. **Oberbau.** In einer Ausdehnung von 3 176,28 lfde. Ruthen wurden die vorhandenen 18füßigen, 4½ Zoll hohen Schienen durch 21füßige 5 Zoll hohe ergänzt.

3. **Stationsbauten.** Auf dem Bahnhofe Gnadenfrei wurde eine Rampe hergestellt, in Folge dessen die vorhandenen Geleise um 11,25 Rthn. vermehrt werden mußten.

4. **Telegraphen.** Die vorgeschriebene neue Signal-Ordnung bedingte wesentliche Aenderungen in dem in Anwendung kommenden optischen Treutlerschen Telegraphen-Systeme.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen**, und zwar zu Kolonne:

2a. Einschließlich dreier stellvertretender Mitglieder.

5. Der Betriebs-Direktor bezieht neben seinem Gehalte eine Tantième von ½ Proc. des über 5 Proc. betragenden Reingewinnes.

76—86. Die gegen das concessionirte Anlage-Kapital mehr verwendeten 197 821 Thlr. sind durch 3 814 u. 13 790 Thlr. Betriebs-Einnahmen aus den Jahren 1850 und 1865 und durch die während der resp. Bauzeiten erzielten Einnahmen gedeckt worden.

121 f. Hierin sind auch die als vorgelegte Reserve-Maschinen und vor Extrazügen zurückgelegten Meilen enthalten.

177a. Hiervon sind 31 Leichen- und 2 Militair-Fahrzeuge.

283. Es sind im Jahre 1865 **mehr** eingenommen: bei dem Personen-Verkehre 16 935 Thlr., bei dem Gepäck-Transporte 853 Thlr., bei dem Vieh-Transporte 1 220 Thlr. und im Güter-Verkehre 105 131 Thlr.; dagegen haben der Equipagen-Verkehr 427 Thlr., der Pferde-Transport 882 Thlr. und die Extraordinarien 1608 Thlr. **weniger** eingebracht als im Jahre 1864.

285. Diese Mehr-Ausgabe findet ihre Erklärung in Mehranstellungen von Beamten, Aufbesserung der Gehalte im Allgemeinen, umfangreichen Reparaturen der Bahn-Anlagen und Betriebsmittel, sowie endlich in der Steigerung des Werthes der Heiz-, Schmier- und Putzmaterialien.

344. Hierin sind auch die Einnahmen für verkaufte Frachtbrief-Formulare enthalten.

352. Wogegen hier die Herstellungskosten derselben mitenthalten sind.

33. Brünn-Rossitzer Eisenbahn.

I. **Neue Bahnlinien.** Durch Concession vom 22. August 1865 ist die Anlage einer Eisenbahn von Tetschitz über Znaim nach Maißau, wo sich die projektirte Franz-Josefsbahn anschließen soll, genehmigt, auch eine Zins-Garantie mit 37 300 Fl. pro Meile Bahn bewilligt worden.

Die am 11. November 1865 zusammengetretene außerordentliche General-Versammlung der Aktionaire hat sich zur Annahme dieser Concession und Ausführung des Baues bereit erklärt, jedoch für nöthig erachtet, daß noch einige für das Unternehmen unumgänglich nothwendige Aenderungen von der Regierung erwirkt werden, ehe man zu der Ausführung der Concession schreite.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

13. Die hier angegebene Tarifläge bezieht sich nur auf die Hauptbahn Brünn-Seegen-Gottes, weil für die Zweigbahn, welche nur dem Kohlentransport dient, ohne Unterschied der Tarifsatz ab Seegen-Gottes in Anwendung kommt.

77—85. Eine Vertheilung des Anlage-Kapitals auf die einzelnen Bautitel kann nicht stattfinden, weil das Anlage-Kapital der 0,65 Meilen langen Zweigbahn Seegen-Gottes-Simsonschacht nur summarisch bekannt ist.

125a. Zur Feuerung der Lokomotiven auf den Gebirgsstrecken (auf der Zweigbahn ist eine Steigung von 1 : 38 in einer Länge von 1200 Klftrn. vorhanden) wurde außer Kohlen auch Holz verwendet, um eine schnellere Dampferzeugung zu erzielen. Dies verbrauchte Quantum Holz ist hierin mitenthalten, woraus folgt, daß der Verbrauch pro Nutzmeile weit höher ist, als bei den übrigen Vereinsbahnen.

146. Die Kohlenwagen, welche den bei Weitem überwiegenden Theil der in den Güterzügen befindlichen Wagen ausmachen, waren nur in einer Richtung beladen. Hierdurch erklärt sich auch diese geringe Durchschnittsbelastung.

171 u. 174. Hierin ist auch das Gewicht der in Kol. 177 u. 178b der Stückzahl nach aufgeführten Equipagen und Thiere enthalten; davon sind:

	Equipagen.	Thiere.
a) im Binnenverkehre befördert	28 Z.-Ctr.	804 Z.-Ctr.
b) im direkten Verkehre aufgegeben	— „	2157 „
c) „ „ „ angekommen	56 „	1308 „
zusammen	84 Z.-Ctr. u.	4269 Z.-Ctr.

188a u. 200. Diesen Durchschnittsberechnungen ist die Länge der Hauptbahn von 3,10 Meilen zu Grunde gelegt worden, weil auf der 0,45 Meilen langen Zweigbahn nur Kohlenverkehr stattfindet.

223. Dies sind die Kosten der Heizung und Beleuchtung der Wartesäle und die Kosten der Beleuchtung der Stations-Plätze.

239d. Diese Summe repräsentirt die Erhaltungskosten der Reserve-Räder und Achsen.

250. Von dieser Summe kommen 10 083 Thlr. auf Steuern, Stempel, Taxen ꝛc.

253. Diese Ausgabe zerfällt in 432 Thlr. an Gnadenabgaben und Unterstützungen, welche dem Pensionsfonds nicht zufallen, und in 1867 Thlr. allgemeine Assekuranz-Prämie.

268. Außerdem waren zur Verzinsung der Prioritäts-Aktien noch 4399 Thlr. erforderlich, welche aus dem Reserve-Fonds entnommen wurden.

278—289. Eine Vergleichung des Verkehrs und Ertrages mit dem Vorjahre kann nicht stattfinden, weil die Betriebs-Resultate des Jahres 1864 nur die 9monatliche Periode vom 1. April bis ult. Dezember umfassen.

339—358. Die Pensionskasse wurde auf Grund des General-Versammlungs-Beschlusses vom 27. März 1865 begründet. Außerdem ist noch ein Kranken-Unterstützungsfonds für die Bediensteten und Arbeiter vorhanden, welcher ult. 1865 mit einem Bestande von 1101 Thlrn. abschloß.

34. Buschtěhrader Eisenbahn.

I. Das **Bahngebiet** umfaßte ult. 1865 folgende Linien:

1) die Lokomotivbahnen:

a) Kralup-Kladno nebst einer Anfangs 1865 vollendeten und dem Betriebe übergebenen 0,3 Meilen langen Kohlen-Zweigbahn von dem Franz-Schacht zum Pruhon-Schacht von . . . . . 3,72 Meilen.
Dieselbe ist mit den übrigen Linien der Buschtěhrader Eisenbahn durch den beiderseitigen Anschluß an einen Theil der Kladno-Rutschitzer Erzbahn unter Mitbenutzung dieser Strecke verbunden. Die Länge der beiden Anschlüsse beträgt 0,10 Meilen und die gemeinschaftlich benutzte Strecke der Kladno-Rutschitzer Bahn . . . . . 0,41 „
zusammen 4,14 Meilen;

b) die im Oktober 1863 in eine Lokomotivbahn umgebaute Pferdebahnstrecke Prag-Wejhybka von . 3,26 „

2) die Pferdebahn Wejhybka-Lana resp. Pine von . . . . . 4,20 „
Ueberhaupt 11,60 Meilen.

II. Die **Betriebsrechnungen** der Kralup-Kladnoer und der Prag-Wejhybka-Lanaer Bahn werden nach wie vor besonders geführt, weil die beiden Linien auf verschiedenen Concessions-Urkunden basiren. Die transportirten Güter über die Kladno-Wejhybkaer Verbindungsbahn sind ebenso wie im Vorjahre nur einmal in den Betriebs-Ergebnissen der Strecke Prag-Lana aufgenommen.

III. An **Betriebsmitteln** wurden im Jahre 1865 angeschafft und in Betrieb gestellt: 1 Personenwagen (III. Klasse), 9 Kohlenwagen, 2 Equipage- u. 2 bedeckte Güterwagen.

IV. Außer der **Beamten-Pensionskasse** (Kol. 339—358 der Tabellen) besteht noch ein Handwerker-Unterstützungs-Fonds, welcher am Schlusse des Jahres 1865 mit einem Bestande von 4 384 Thlrn. abschloß.

V. **Erläuterungen zu den Tabellen**, und zwar zu Kolonne:

a) **Lokomotivbahn Kralup-Kladno.**

11b. Dies ist die der Prager Eisen-Industrie-Gesellschaft gehörige Strecke der Kladno-Rutschitzer Erzbahn, welche gegen Tragung der Hälfte der Unterhaltungskosten von der Buschtêhrader Eisenbahn-Gesellschaft mitbenutzt wird, wogegen die genannte Industrie-Gesellschaft unter gleichen Verhältnissen auch Seitenarme der Buschtêhrader Bahn benutzt.

161. Die 4. Wagenklasse wurde am 1. Dezember 1865 eingeführt; die hier aufgeführten Personen sind also im Monat Dezember 1865 in dieser Wagenklasse befördert worden.

263b. Diese Summe ist zur Amortisation von Stamm-Actien verwendet worden.

b) **Pferdebahn.**

238. In dieser Summe sind auch die Unterhaltungskosten der Pferde enthalten.

35. Frankfurt-Hanauer Eisenbahn.

I. Das **Bahngebiet** der Frankfurt-Hanauer Eisenbahn-Gesellschaft, welches gegen die Vorjahre unverändert geblieben ist, umfaßt die Strecke von Frankfurt a. M. über Hanau bis zur Bayerischen Grenze bei Kahl von . . 3,20 M.
Außerdem hat die Gesellschaft die Strecke von der Grenze bei Kahl bis Aschaffenburg von . . . . 2,17 „
von der Königl. Bayerischen Staats-Eisenbahn-Verwaltung gepachtet und im Betriebe . . . . . 5,16 M.

II. Die 0,5 Meilen lange **Verbindungsbahn in Frankfurt a. M.**, welche Eigenthum der Stadt Frankfurt ist und die daselbst einmündenden Eisenbahnen (Frankfurt-Hanauer, Hessische-Ludwigsbahn, Homburger, Main-Neckar-, Main-Weser-, Offenbacher und Taunusbahn) unter einander, sowie mit dem Mainhafen verbindet, steht unter der Betriebsleitung der Frankfurt-Hanauer Eisenbahn-Gesellschaft, welche dafür einen fixen Antheil an den Frachtsätzen der zu transitirenden Güter erhält.

Im Jahre 1865 wurden auf dieser Verbindungsbahn, auf welcher Personenbeförderung nur ausnahmsweise (in Extrazügen) stattfindet, 1 347 748 Ctr. Güter zwischen den Bahnhöfen unter einander, 504 539 Ctr. zwischen diesen und dem Mainhafen, sowie 215 356 Ctr. gratis von den Bahnhöfen nach dem Zollhofe, zusammen 2 067 643 Z.-Ctr. befördert.

Es wurden auf derselben 1 568 Nutzmeilen und 59 924 Achsmeilen zurückgelegt.

Die Einnahmen haben 6 471 Thlr. betragen; die Ausgaben für den Fahrdienst — die Kosten der Unterhaltung und Bewachung trägt die Eigenthümerin — sind wegen anderweitiger Verwendung der Lokomotiven und des Personals nicht genau auszuscheiden, sie sind in runder Summe auf 5000 Thlr. zu schätzen.

Die auf der Verbindungsbahn zurückgelegten Nutzmeilen, das dabei verbrauchte Brennmaterial (= 5 064 Ctr. Kohlen) und die Kosten desselben (ca. 1 560 Thlr.) sind in Kol. 121f., 122, 123, 129, 135 u. 137, die Einnahmen in Kol. 212, 213 u. 214 und die Ausgaben in Kol. 246, 247 u. 257 der Tabellen enthalten, die auf derselben zurückgelegten Achsmeilen und die beförderten Güter in Kol. 152 u. 153 resp. 170—174 aber nicht.

III. Außer der **Beamten-Pensionskasse** (Kol. 339—358 der Tabellen) besteht für die Arbeiter der Reparatur-Werkstätte ein auf Gegenseitigkeit begründeter Kranken-Unterstützungs-Verein, welcher durchschnittlich 75—80 Mitglieder zählte, im Jahre 1865 . . . 360 Thlr. vereinnahmte, an 33 Mitglieder 233 Thlr. verausgabte und am Jahresschlusse einen Bestand von 343 Thlrn. besaß.

IV. **Erläuterungen zu den Tabellen**, und zwar zu Kolonne:

78. Durch Verkauf der entbehrlichen Parzellen haben sich die Kosten des Grunderwerbs gegen die Vorjahre ermäßigt.

79c. Hierin sind auch die Kosten der hölzernen Wärterbuden enthalten.

84. Ebenso hier die Kosten des zweimaligen Umbaues der Wagen von 67 044 Thlrn.

96d. Außerdem sind noch 2 Galawagen für fürstliche Personen vorhanden.

113—116. Es sind dies die wirklichen Anschaffungskosten, ohne Berücksichtigung der Kosten des zweimaligen Umbaues der Wagen von 67 044 Thlrn.

121f., 123d. u. 124d. Die hier gemachten Angaben beziehen sich auf die Frankfurter Verbindungsbahn.

122. Von den hier aufgeführten Nutzmeilen sind 33 572 auf der Hauptbahn und 1568 Nutzmeilen auf der Verbindungsbahn zurückgelegt worden.

129b. u. c. u. 135. Der Gesammt-Verbrauch an Kohlen hat betragen: auf der Hauptbahn 47 060 Z.-Ctr. und auf der Verbindungsbahn 5 064 Z.-Ctr.; der Durchschnittsverbrauch

a) pro Nutzmeile für Erstere 140 Pfd. und für Letztere (mit täglich nur 4 Fahrten à 1 Meile, aber lange dauerndem Rangirdienst) 323 Pfd.

b) pro Achsmeile 3,12 resp. 8,81 Z.-Pfd.

137b. u. c. Ebenso betragen die Kosten des verbrauchten Brennmaterials

a) für die Hauptbahn 11,10 Sgr. pro Nutzmeile und 3,.. Pf. pro Achsmeile,

b) für die Verbindungsbahn 27,12 Sgr. pro Nutzmeile und 8,11 Pf. pro Achsmeile.

146. Die durchschnittliche Belastung der Güterwagen kann nicht angegeben werden, weil die von den Gepäckwagen zurückgelegten Achsmeilen nicht besonders notirt werden, überhaupt speziellere Notizen über die Leistungen und Ausnutzung der Wagen nicht vorhanden sind.

152a. Außerdem sind auf der Verbindungsbahn 59 924 Achsmeilen zurückgelegt worden.

153a. Einschließlich der vorgenannten Achsmeilen würde deren Gesammtzahl 1 284 755 betragen.

162. Außerdem wurden noch ca. 200 Personen in Extrazügen befördert.

165 u. 166b. Das Freigewicht im Lokal-Verkehr à 40 Pf. und im Verkehr mit Oesterreich, Preußen, Sachsen ꝛc. à 50 Pfd. pro Person wird nicht notirt.

172. Hierunter sind auch andere Güter der Wagenladungsklasse C. enthalten, deren Centnerzahl ist aber nicht erheblich.

212. Hierin sind 6471 Thlr. für den Fahrdienst auf der Verbindungsbahn enthalten (siehe ad II. dieses Berichts).

216. Dies sind nur die Besoldungen des Bahn-Ingenieurs und der 4 Bahn-Aufseher.

217. Die Erneuerung eines Theils des Geleises erscheint in Kol 276.

219. Hierin sind auch die Unterhaltungskosten der Mobilien und sonstigen Bahnhofs-Anlagen enthalten.

227. Dies ist der Beitrag zu den Unterhaltungskosten des mit der Bayerischen Staats- und der Hessischen Ludwigsbahn gemeinschaftlich benutzten Bahnhofes in Aschaffenburg.

230. Von der hier aufgeführten Summe kommen:

a)	auf die Besoldung des Stations-Personals (Bahnhofsdienst, Personen-, Gepäck- und Güter-Expeditionen)	23 223 Thlr.
b)	auf Besoldung des Zug-Personals (Ober-Kondukteure, Kondukteure, Zugschmiede und Bremser)	4 288 „
c)	auf Besoldung des Lokomotivdienst-Personals (Führer, Heitzer u. Putzer)	6 382 „
d)	auf Besoldung des Bahnbewachungs-Personals (Bahn- und Weichenwärter und deren Ablösung)	12 431 „
e)	auf Kosten der Aushülfe bei stärkerem Verkehr, Ersatz für Kranke, Uebernachtungs-Gebühren ꝛc.	2 387 „
f)	auf Mehrkosten an Gehalten, Tagelöhnen, Stellvertretungen ꝛc. für den Nachtdienst während des II. Semesters	4 054 „
g)	Zulagen für die Material-Verwaltung	124 „
h)	Kosten der Dienstkleidung	1 303 „
	zusammen	54 192 Thlr.

232 u. 234. Dies sind die Kosten der verbrauchten Materialien, die gezahlten Arbeitslöhne sind in Kol. 230 mitenthalten.

238. Hier sind die Kosten des Betriebes der mechanischen Reparatur-Werkstätte aufgeführt.

241. Ebenso hier die Kosten der Heizung und Beleuchtung der Stationen, Bahnwärterhäuser, der Bahn- und Wagenzüge, sowie die Unterhaltungskosten der Feuerstellen und Laternen.

242. Dies ist die Differenz zwischen gezahlter und empfangener Wagenmiethe.

259a. u. b. Mit Rücksicht auf das in den Bemerkungen zu Kol. 216 u. 230 Gesagte sind diese Procentsätze zu Vergleichungen mit andern Bahnen nicht geeignet.

275. Hiervon sind 14 006 Thlr. aus den Betriebs-Ueberschüssen überwiesen. Die übrigen 7 337 Thlr. sind der vertragsmäßige Zuschuß der Hessischen Ludwigsbahn für Veränderungen von Bahnanlagen, welche die Eröffnung neuer Linien der letztgenannten Bahn nothwendig machte.

36. Galizische Carl-Ludwig-Bahn.

I. **Das Bahngebiet** der Galizischen Carl-Ludwig-Bahn umfaßt wie im Vorjahre

1)	die Hauptbahn Krakau-Tarnow-Rzeszow-Przemysl-Lemberg	45,65 Meilen,
2)	die Zweigbahnen a) Bierzanow-Wieliczka	0,71 „
	b) Podlesze-Niepolomice	0,45 „
	zusammen	46,81 Meilen.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen**, und zwar zu Kolonne:

88c. Von diesen 10 000 000 Thlrn. Prioritäts-Obligationen waren bis ult. 1865 jedoch nur 8 666 667 Thlr. emittirt.
Außerdem schuldete die Gesellschaft dem Staate auf den Kaufpreis der Strecke Krakau-Rzeszow von 9 761 445 Thlrn. ult. 1865 die Summe von 6 462 610 Thlrn.

100, 101 u. 109a. Einschließlich der Post-Kondukteur-Wagen.

116. Hierin sind auch die Anschaffungskosten der Gepäck- und Arbeitswagen enthalten.

165. Außerdem wurden noch 23 Equipagen und 431 Pferde befördert, wovon 6 Equipagen und 375 Pferde den Militair-Transporten angehören.

171 u. 174. In diesen Summen ist auch das Gewicht der beförderten Thiere enthalten. Von diesen sind

a)	im Binnenverkehre befördert	56 024 Z.-Ctr.
b)	„ direkten Verkehre aufgegeben	795 416 „
c)	„ „ „ angekommen	2 263 „
	zusammen	853 703 Z.-Ctr.,

wie in Kol. 179 angegeben.

197. Hierin sind auch die Einnahmen für die im Gepäcktransport mitbeförderten 23 Equipagen und 431 Pferde enthalten.

204. Desgleichen hier die Einnahmen für die mit Güterzügen beförderten Equipagen, Eisenbahn- und sonstigen Fahrzeuge, Pferde, Rind- ꝛc. Vieh und sonstigen Thiere (cfr. Kol. 177 u. 178).

223. Hierin sind auch die Kosten für Beleuchtung und Reinigung der Bahnhöfe und Wärterlokale enthalten.

232 u. 234. Dies sind die Kosten der verbrauchten Beleuchtungs-, Schmier- und Putzmaterialien.

233. Hierin sind auch die Löhnungen der Lokomotivheizer enthalten.

235. Ebenso hierin die Löhne der Wagenschieber, sowie Gehalte und sonstige Bezüge der Wagenmeister, Wagenaufseher und Schmierer.

245. In dieser Summe sind 18 158 Thlr. Entschädigung an die a. p. Kaiser Ferdinands Nordbahn für Besorgung des Stationsdienstes in Krakau mitbegriffen.

263b. Diese 10 220 Thlr. sind für Amortisation von 73 Stamm-Actien gezahlt worden.

272b. Dies ist der Minderwerth der in diesem Fonds enthaltenen Werthpapiere am Jahresschlusse, welcher nach dem Oesterreichischen Handelsgesetze von demselben abgeschrieben werden mußte.

352. Dies sind gezahlte Zinsen für aufgenommene Kapitalien.

37. Glückstadt-Elmshorner Eisenbahn.

I. Ueber die **Verwaltung** dieser Eisenbahn ist das Nähere in dem Jahrgange 1864 der Statistik S. 219 enthalten. Veränderungen hiergegen sind im Jahre 1865 nicht vorgekommen.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen**, und zwar zu Kolonne:

180c. Die von den Personen zu ermäßigten Fahrpreisen, Militairs ꝛc. zurückgelegten Meilen können nicht angegeben werden, da dieselben nicht notirt werden.

227. In dieser Summe ist der an die Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft gezahlte Antheil an den Kosten für die Unterhaltung und Verwaltung des Bahnhofs Elmshorn, welche nach den diese Station berührenden Zügen repartirt werden, im Betrage von 3 356 Thlrn. mitenthalten.

230. Ebenso hierin der an die Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft gezahlte Antheil an den Kosten der Züge, welche nach den auf den Holsteinischen Bahnen zurückgelegten Achsmeilen repartirt werden, im Betrage von 2539 Thlrn.

249. Desgl. hier der an dieselbe Gesellschaft gezahlte Antheil an den Kosten des mit derselben gemeinschaftlichen Hauptbüreau's, welche nach den Einnahmen repartirt werden, im Betrage von 1 002 Thlrn.

346a. Dies ist der Beitrag zu der mit den Beamten der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft gemeinschaftlich zu tragenden Pensionslast pro 1865.

38. Graz-Köflacher Eisenbahn.

I. **Besitzungen der Gesellschaft.** Als integrirender Theil des Eisenbahn-Unternehmens gehören noch mehrere Kohlenbergwerke bei Voitsberg und Köflach, sowie die von den größeren Werken nach den Stationen angelegten, für Pferdebetrieb eingerichteten Kohlenbahnen zum Eigenthum der Graz-Köflacher Eisenbahn-Gesellschaft.

II. **Bahn-Anlagen.** In Graz wurde eine Reparatur-Werkstätte erbaut und mit den nöthigen Einrichtungen versehen.

III. **Erläuterungen zu den Tabellen**, und zwar zu Kolonne:

76. Das hier aufgeführte concessionirte Anlage-Kapital bezieht sich nicht nur auf die Eisenbahn, sondern auch auf die übrigen Besitzungen der Gesellschaft.

88a. Von den hier aufgeführten Stamm-Actien sind 11 638½₁₀ Stück zum Werthe von 1 551 776 Thlrn. ausgegeben; 2 849½₁₀ Stück zum Werthe von 382 726 Thlrn. befinden sich im Besitze der Gesellschaft, der Rest ist noch nicht ausgefertigt.

171a. u. 174. Hierin ist auch das Gewicht der in Kol. 177 u. 178 nach Stückzahl aufgeführten Equipagen und Thiere, und zwar 137 Z.-Ctr. Equipagen und 1 963 Z.-Ctr. Thiere (siehe Kol. 179) enthalten.

237. In dieser Summe sind auch die Löhnungen der Wagenschieber, Thor-, Nacht- und Wechselwärter enthalten.

253. Desgl. hier 667 Thlr. Zuschuß zum Pensionsfonds.

261a. Dem hier aufgeführten Ueberschusse von . . . . . 148 676 Thlrn.
treten noch diejenigen aus dem Betriebe der Bergwerke von . . . . . 7 516 „
und aus dem Betriebe der Ziegelei ꝛc. von . . . . . 1 574 „
hinzu, so daß in den Kol. 263—269 . . . . . 157 766 Thlr.
als verwendet nachgewiesen sind.

265. An der Dividende nehmen nur die ausgegebenen Actien (siehe Erläuterung zu Kol. 88a.) Theil, die im Besitze der Gesellschaft befindlichen sind ohne Dividenden-Genuß.

39. Hessische Ludwigs-Eisenbahn.

I. Das **Bahngebiet** der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn ist gegen die Vorjahre unverändert geblieben. Dasselbe umfaßt folgende 3 im Centralbahnhofe Mainz sich vereinigende Linien:

1) die Rhein-Bahn a) von Mainz über Oppenheim nach Worms resp. der Landesgrenze . 6,₁₀ Meilen,
b) von Mainz über Ingelheim nach Bingen . . . . . 4,₁₀ „
2) die Main-Rhein-Bahn von Mainz über Darmstadt nach Aschaffenburg . . . . . 9,₀₁ „
3) die Main-Bahn von Mainz (Bischofsheim) nach Frankfurt (Einmündung in die Main-Neckar-Eisenbahn) . . . . . 3,₃₁ „
nebst der mit der Main-Neckar-Eisenbahn gemeinschaftlich benutzten Strecke von der Einmündung in dieselbe bis Frankfurt . . . . . 0,₃₀ „
zusammen 24,₁₀ Meilen,

auf welche sich die vorliegenden statistischen Notizen beziehen.

Die für Rechnung des Baufonds seit dem 5. Dezember 1864 betriebene Strecke von Worms nach Monsheim der noch im Bau begriffenen Worms-Alzeyer Bahn hat eine Länge von 1,₂₂ Meilen.

Die Einnahmen dieser Strecke haben im Jahre 1865 betragen:

a) aus dem Personenverkehre	13 717	Thlr.
b) „ „ Güterverkehre	8 131	„
c) „ sonstigen Quellen	1 052	„
zusammen	22 900	Thlr.
Die Gesammt-Ausgaben betrugen	18 486	„
und der Ueberschuß	4 414	Thlr.,

welcher dem Baufonds gutgeschrieben wurde.

II. **Bahn-Anlagen.**

1) **Bahnkörper.** Auf der Strecke Mainz-Worms wurden in der Station Osthofen die Geleise am Kohlenlager verlängert. Die noch rückständigen Arbeiten zur vollständigen Durchführung des zweiten Geleises auf der Strecke Mainz-Bingen wurden vollendet. In Folge der Durchführung des zweiten Geleises durch die Stadt Mainz mußte ein neues Seitengeleise nach dem Zollamte gelegt werden. Für den Leinpfad unterhalb Mainz wurde eine Zugbrücke über den Eingang zum Winterhafen errichtet.

In dem Centralbahnhofe Mainz mußten die Geleise für den Rohprodukten-Verkehr vermehrt und verlängert werden. In dem südlichen Theile des Bahnhofes wurde durch Verlegung von Drehscheiben eine leichtere Verbindung zwischen den Geleisen für den Personen- und Güterverkehr hergestellt.

2) **Stationsbauten.** In der Station Budenheim wurde ein provisorischer Güterschuppen und in Gaualgesheim das im Jahre 1864 bereits fundamentirte Stationsgebäude vollendet. In der Station Bischofsheim wurde ein Holzschuppen errichtet. Das bereits im Jahre 1864 unter Dach gebrachte Wasserhaus in Darmstadt wurde vollendet und die Wasserleitung nach dem Bahnhofe fertig gestellt.

Die Kohlenlager in den Stationen Darmstadt und Dieburg wurden erweitert.

Die Erweiterungen und Neubauten der Werkstätten in dem Centralbahnhofe zu Mainz in Verbindung mit einer neuen Wasserstation, von welchen bereits im Vorjahre die Lokomotiv-Montirungsremise und Schmiede zur Benutzung gekommen waren, wurden soweit vollendet, als dieselben für die jetzigen Verhältnisse in Aussicht genommen waren.

Es wurden im Laufe des Jahres 1865 noch die neue mechanische Werkstätte und das Dampfmaschinenhaus mit Wasserstation, ein Portierhaus und ein Lokomobile-Schuppen ausgeführt und dem Betriebe übergeben.

Zur Komplettirung der inneren Einrichtung wurde eine größere Zahl von Werkzeug-Maschinen und sonstigen Werkzeugen beschafft und in Gebrauch genommen und eine neue Dampfmaschine von 20—30 Pferdekraft aufgestellt, neben welcher die ältere, ebenfalls neu aufgestellte Dampfmaschine als Reserve dient. Ferner kamen zwei Centrifugalpumpen zur Aufstellung, welche das erforderliche Wasser auf eine Höhe von 13 Meter in die 222 Kubikmeter enthaltenden Reservoirs fördern, aus welchen Leitungen nach den verschiedenen Lokomotiv-Remisen und den sonst erforderlichen Stellen hergestellt sind. In dem Raume über der neu erbauten Lokomotiv-Montirungs-Werkstätte, welche Geleise für 15 Lokomotiven nebst Tendern enthält, wurden die Magazine und Büreaux für die Material-Verwaltung und Räume zur Aufbewahrung verschiedener Reservestücke hergerichtet.

III. **Betriebsmittel.** Wegen des gesteigerten Verkehrs wurde im Laufe des Jahres 1865 die Lieferung von 4 Personenzugs-Maschinen, 18 Personenwagen III. Klasse und 100 offenen Güterwagen vergeben.

IV. **Neue Bahnlinien.** Die bis zum Schlusse des Jahres 1864 auf der Bahnstrecke Monsheim-Alzey vergebenen Bauarbeiten wurden im Laufe des Jahres 1865 soweit gefördert, daß der größere Theil des Bahnkörpers hergestellt und auf diesem fertigen Theile das Geleise gelegt werden konnte. Die Herstellung des bis 80 Fuß hohen Dammes im Pfrimmthale oberhalb Monsheim und die Eröffnung des bis 72 Fuß tiefen Einschnittes jenseits des Pfrimmthales blieb im Rückstande wegen der sehr schwer zu bearbeitenden Bodenarten in diesem Einschnitte. Die 20 Meter weite steinerne Brücke über die Pfrimm wurde vollendet.

Die Vorarbeiten für die projektirten neuen Rheinhessischen Bahnlinien von Bodenheim (Station der Rheinbahn) über Alzey nach der Bayerischen Grenze bei Kaiserslautern, von Alzey nach Bingen, von Monsheim nach der Bayerischen Grenze in der Richtung nach Dürkheim und von Monsheim nach der Bayerischen Grenze in der Richtung nach Marnheim und Kaiserslautern wurden vollendet.

Diese verschiedenen Linien haben eine Länge von 10 geogr. Meilen.

V. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

5. Die Betriebsleitung erfolgt durch 4 Oberbeamte resp. Ressort-Vorstände; für die Bahnverwaltung durch den Ober-Ingenieur, für die Maschinen- und Wagenverwaltung durch den Ober-Maschinenmeister, für den Fahrdienst durch den Betriebs-Inspektor und für den Güterdienst durch den Güter-Inspektor.

   Die oberste Leitung ist in den Händen des Verwaltungsraths.

10. Mit Hinzurechnung der noch für Rechnung des Baufonds betriebenen Strecke Worms-Monsheim beträgt die Länge der im Betriebe befindlichen Strecken 25,₂₂ Meilen.

15. Die Betriebs-Eröffnung der einzelnen Bahnstrecken fand in nachstehender Reihenfolge statt:

am 23. März 1853 Mainz-Oppenheim,	am 2. Dezember 1858 Darmstadt-Aschaffenburg,
„ 7. August „ Oppenheim-Osthofen,	„ 17. Oktober 1859 Mainz-Bingen,
„ 27. „ „ Osthofen-Worms,	„ 27. Dezember „ Bingen-Bingerbrück und
„ 23. November „ Worms-Landesgrenze,	„ 3. Januar 1863 Mainz (Bischofsheim)-Frankfurt a./M.
„ 1. August 1858 Mainz-Darmstadt,	

91c, 92, 96d, 97b, 99a, 100d, 101b, 102g, 103b, 109, 110, 113, 114, 115 u. 116. Hierin ist zugleich das für den Betrieb der noch unvollendeten Worms-Alzeyer Bahn bis jetzt angeschaffte Betriebs-Material resp. dessen Anschaffungskosten mitenthalten. Deshalb ist die Bahnlänge bei den Durchschnittsberechnungen zu 25,₂₂ Meilen angenommen.

100a. Hierin sind 5 Postwagen enthalten, welche die Bahnverwaltung zu liefern hat.

108. Reserve-Achsen sind vorhanden: a) für Lokomotiven: Trieb- und Kuppelachsen . . . . . 25 Stück
Laufrad-Achsen . . . . . 25 „
Tender-Achsen . . . . . 35 „
b) für Wagen . . . . . 202 „

109a. Hierin ist auch die Ladungsfähigkeit der 5 Postwagen enthalten.

113a. Desgl. hier die Anschaffungskosten der Reserve-Achsen und Räder.

121f. Hierin sind auch die Leistungen auf der Worms-Monsheimer Strecke enthalten.

122. Die in Kol. 121e. u. f. aufgeführten, als vorgelegte Reservemaschinen und vor Material- und Arbeitszügen zurückgelegten Meilen sind in die Anzahl der Nutzmeilen nicht aufgenommen worden.

125. Zum Anheizen der Lokomotiven erhalten die Führer zur Hälfte Scheitholz, zur Hälfte kieferne Wellen. Letztere sind nach dem Verhältniß ihres Geldwerths quantitativ zu dem Scheitholze gerechnet worden.

129b. Außerdem wurden im speziellen Rangirdienste 51 503 Ctr., sowie im Materialzugs-Dienste und Fahrdienste auf der Worms-Monsheimer Strecke 11 105 Ctr. Steinkohlen verbraucht.

137. Werden die Kosten des Brennmaterial-Verbrauchs in dem durch besondere Verhältnisse starken Rangirdienst mit hinzugerechnet, so betragen dieselben 71 314 Thlr. überhaupt, 11,₇₂ Sgr. pro Nutzmeile und 4,₁₀ Pf. pro Achsmeile.

141. Die eigenen Postwagen haben zurückgelegt: a) auf der eigenen Bahn . . . . . 38 449 Achsmeilen,
b) „ fremden Bahnen . . . . . 27 267 „
fremde Postwagen legten zurück . . . . . 37 737 „

138—152. Hierin sind auch die Leistungen der Wagen auf der Worms-Monsheimer Strecke enthalten und deshalb den Durchschnittsberechnungen Kol. 150b., 151b. und 152b... 25,₂₂ Meilen Bahnlänge zu Grunde gelegt worden.

153. Von dieser Summe sind die auf der Monsheimer Strecke zurückgelegten 97 493 Achsmeilen in Abzug gebracht. Einschließlich derselben würden die Wagen 5 847 021 Achsmeilen zurückgelegt haben.

165. An Reisegepäck wurden 90 354 Z.-Ctr. und 111 951 Traglasten befördert, deren Gewicht zu je 30 Z.-Pfd. angenommen worden ist.

172b. u. 174. Die hier (in Kol. 172b.) aufgeführten 2 079 809 Z.-Ctr. erscheinen eigentlich doppelt, da dieselben ohne Umladung weiter spedirt worden sind, durch die Umkartirungen in Mainz aber als Empfang und Versand erscheinen.

Das hiernach berichtigte Gesammt-Transport-Quantum würde pro 1865 15 939 963 Z.-Ctr. und
im Vorjahre 12 443 737 „ betragen haben.

194e. Hierin sind auch die Einnahmen für den Transport von Gefangenen ꝛc. enthalten.

223. Einschließlich der Kosten für Erleuchtung der Wärterbuden und Nebenanlagen.

227. Hierin sind 19 342 Thlr. Pacht für Mitbenutzung der Bahnhöfe zu Darmstadt, Frankfurt und Aschaffenburg, sowie für städtisches und Festungs-Terrain enthalten.

234. Dies sind die Kosten der verbrauchten Schmiermaterialien, die übrigen, geringen Ausgaben sind nicht besonders aufgeführt.

238. Hierin sind die Kosten für Beschaffung des Speisewassers für die Lokomotiven, die Löhne der Tagelöhner beim Rangirdienst, Kosten des Brennmaterials für das Dampfboot ꝛc. enthalten.

241. Einschließlich der Kosten der Erleuchtung für die Betriebslokale und Bahnhöfe.

242. Dies ist die Differenz zwischen Schuld und Guthaben. Eine Uebereinstimmung mit Kol. 156 und 157 findet nicht statt, da in vorstehender Summe noch ein Theil der Wagenmiethe aus dem Jahre 1864, welche nicht vollständig liquidirt worden waren, enthalten ist.

243. Die hier aufgeführte Summe repräsentirt „Entschädigungen aller Art".

245. Dies sind die Kosten für Assekuranz des Betriebsmaterials, Unterhaltung und Neuanschaffung von Mobiliar- und Inventargegenständen, sowie Unterhaltung der Werkstättegebäude.

253. In dieser Summe sind die Kosten der General-Versammlung, Reisekosten und Diäten, Anschaffungen für die Bibliothek und von Mobiliar ꝛc. enthalten.

273. Der Reservefonds für außergewöhnliche Vorkommnisse wurde in Folge Abänderung des Gesellschafts-Statuts auf diese Summe fixirt und die Differenz gegen den Betrag des Vorjahres dem Zinsen-Conto des Anlage-Kapitals gutgeschrieben.

275. Die dem Erneuerungsfonds aus den Betriebs-Ueberschüssen des Jahres 1865 überwiesenen 128 000 Thlr. (cfr. Kol. 266b.) erscheinen in der nächstjährigen Rechnung.

283 u. 285. Um eine richtige Vergleichung der Einnahmen und Ausgaben mit dem Vorjahre zu ermöglichen, mußten 17 176 Thlr. für Wagenmiethe (Kol. 157) zu den Summen der Einnahmen und Ausgaben addirt werden (siehe Erläuterungen zu Kol. 242).

339. Außer der Pensionskasse für die Beamten besteht noch eine besondere, dem gesammten Personale zugängliche Sterbekasse, aus welcher die Erben eines verstorbenen Mitgliedes eine einmalige Unterstützung von 114 Thlrn. erhalten.

356b. Hierin sind auch die Waisen verstorbener Beamten enthalten, welche bis zu ihrem 16. Lebensjahre zum Empfange von Erziehungsgeldern berechtigt sind.

40. Homburger Eisenbahn.

Erläuterungen zu den Tabellen, und zwar zu Kolonne:

227. Dies ist die Vergütigung, welche die Homburger Eisenbahn-Gesellschaft für die Mitbenutzung des Main-Weser Bahnhofes in Frankfurt a. M. zahlt.

265. Nach den Statuten der Homburger Eisenbahn-Gesellschaft wird bis zum 1. April 1896 nur auf die Hälfte der Stamm-Actien Dividende vertheilt.

41. Kaiser Ferdinands Nordbahn.

I. Das **Bahngebiet** ist gegen das Vorjahr unverändert geblieben. Dasselbe umfaßt die Linien von Wien nach Krakau und hat mit den Zweigbahnen eine Ausdehnung von . . . . . 80,$_{27}$ Meilen
wovon die Strecke von Oderberg bis zur Preußischen Grenze bei Annaberg von . . . . . 0,$_{13}$ „
an die Preußische Wilhelmsbahn-Verwaltung verpachtet ist.
Es befinden sich daher im eigenen Betriebe . . . . . 80,$_{14}$ „

II. **Bahn-Anlagen.** Der in früheren Jahren begonnene Umbau des Aufnahmsgebäudes, der Neubau einer Personenhalle und eines Petroleum-Magazins in Wien wurde im Jahre 1865 vollendet, die Vergrößerungen der Stationen Rohatetz, Tlumatschau und Brünn wurden begonnen und ihrer Vollendung entgegengeführt.

Der im Jahre 1864 begonnene Umbau der zwischen Oswiecim und Trzebinia über die Weichsel führenden Brücke mit Quader-Pfeilern und eisernen Gitterträgern wurde vollendet und dem Verkehre übergeben.

Auf der Strecke Schönbrunn-Troppau wurde der letzte Theil der alten hochlantigen Schienen gegen Vignol-Schienen ausgewechselt und 1 Meile lange Strecke mit Puddelstahl-Schienen belegt.

III. **Betriebsmittel.** Von den im Vorjahre im Betriebe gewesenen 223 Lokomotiven wurden 19 wegen ungenügender Leistung ausrangirt, dagegen 12 neue Lastzug-Maschinen angeschafft und in Verwendung genommen. Der Wagenpark wurde um 150 vierrädrige Kohlenwagen zu 200 Ctr. Tragfähigkeit vermehrt, 36 Wagen dagegen ausrangirt.

IV. **Erläuterungen zu den Tabellen**, und zwar zu Kolonne:

88c. Von den hier aufgeführten Prioritäts-Obligationen waren bis ult. 1865 . . . 2 019 150 Thlr. amortisirt, so daß noch 13 215 850 Thlr. zu verzinsen sind.

121b. Außerdem wurden auf der Wiener Verbindungsbahn 1 453 Meilen und auf der Ostrauer Kohlenbahn 3 795 Meilen zurückgelegt.

129b. Dies ist das überhaupt verbrauchte Brennmaterial-Quantum; es befinden sich darunter 340 375 Z.-Ctr. Kleinkohlen, 322 329 Z.-Ctr. aus solcher Kleinkohle erzeugte Briquettes und 66 046 Z.-Ctr. Coaks.

171 u. 174. Das in diesen Summen enthaltene Gewicht der im Güterverkehre beförderten Thiere beträgt 2 417 670 Z.-Ctr.; davon sind 503 073 Z.-Ctr. im Binnenverkehre befördert,
227 615 „ „ direkten Verkehre abgesandt,
1 505 189 „ „ „ „ angekommen und
181 793 „ „ Durchgangs-Verkehre befördert.

216 u. 249. In Folge Reorganisation verschiedener Verwaltungszweige validiren hier andere Summen als in den correspondirenden Angaben der Vorjahre.

222. Die Kosten der Unterhaltung des Inventars und der Geräthe sind bereits in den Unterhaltungskosten des Bahndammes ꝛc. enthalten.

261. Dem hier nachgewiesenen Ueberschusse von . . . . . 7 040 870 Thlrn.
treten noch hinzu: die Erträgnisse der Kohlenbahn und der Bergwerke im Ostrauer Grubenreviere von . . . . . 124 711 „
so daß in den Kol. 263—269 . . . . . 7 165 581 Thlr.
als verwendet nachgewiesen sind.

272b. u. 276a. Dies ist der Minderwerth der in diesen Fonds enthaltenen Werthpapiere am Jahresschlusse, welche nach dem Oesterreichischen Handelsgesetze von denselben abgeschrieben werden mußten.

320a. Die Zahl der in den Jahren 1857—1863 vorgekommenen Achsbrüche ist nur summarisch bekannt und deshalb hier aufgeführt worden.

350. Dies ist der Minderwerth der in diesem Fonds enthaltenen Werthpapiere am Jahresschlusse.

42. Kaiserin Elisabeth-Bahn.

I. Das **Bahngebiet** ist gegen die Vorjahre unverändert geblieben. Dasselbe umfaßt:

1) die Lokomotivbahnen, und zwar:

a) die Hauptbahn von Wien über Linz bis zur Bayerischen Grenze bei Salzburg . . 42,$_{35}$ Meilen,
wovon die Strecke von Salzburg bis zur Grenze . . . . . 0,$_{75}$ „
an die Königl. Bayerische Staats-Eisenbahn-Verwaltung verpachtet ist, verbleiben im eigenen Betriebe . . . . . 41,$_{60}$ Meilen;

	Uebertrag	41,00	Meilen.
b) die Verbindungsbahn Penzig-Hetzendorf		0,70	„
c) die Flügelbahn von Wels bis zur Bayerischen Grenze bei Passau	10,37 Meilen		
nebst der von der Bayerischen Ostbahn-Gesellschaft gepachteten Strecke von der Landesgrenze bis Passau	0,11 „	10,73	„
	zusammen	53,11	Meilen.
d) die schmalspurige Zweigbahn Lambach-Gmunden		3,92	„
Auf vorstehende		56,03	Meilen

beziehen sich die in den Tabellen unter „Lokomotivbahn" aufgeführten statistischen Notizen.

2) die Pferdebahn Linz-Budweis	17,27	„
Gesammtlänge aller Bahnlinien	74,30	Meilen.

II. Die **Lambach-Gmundener Zweigbahn**, deren Betrieb mit den übrigen Lokomotivbahnstrecken vereinigt ist, hat eine Spurweite von 3 Fuß 6 Zoll Oesterr. und deshalb ihre eigenen Betriebsmittel, nämlich: 14 Tender-Lokomotiven, 30 vierrädrige Personenwagen mit 132 Sitzplätzen I., 165 Sitzplätzen II. und 198 Sitzplätzen III. Klasse, zusammen 495 Sitzplätzen, 10 vierrädrige Gepäckwagen mit 500 Z.-Ctrn. Ladefähigkeit, 310 offene, 25 bedeckte vierrädrige, 1 sechs- und 1 achträdriger offener, zusammen 340 Lastwagen mit 17 240 Z.-Ctrn. Ladefähigkeit, 15 vierrädrige Arbeitswagen, 2 Schneepflüge und 1 Draisine.

III. **Neue Einrichtungen.** Am 1. Juni 1865 wurde die IV. Wagenklasse versuchsweise eingeführt. Die Resultate dieses Versuches waren aber der Art, daß von dieser Beförderung wieder abgesehen werden mußte, weil die Einnahmen die Transportkosten der Wagen nicht gedeckt haben, ein zahlreiches neues Publikum für den Verkehr auch nicht gewonnen wurde.

IV. Außer der **Beamten-Pensionskasse** (Kol. 339—358 der Tabellen) besteht noch eine Kranken- und Unterstützungskasse für die Beamten und Arbeiter der Gesellschaft. Diese Kasse schloß ult. 1865 mit einem Bestande von 20 645 Thlrn. ab.

V. **Erläuterungen zu den Tabellen**, und zwar zu Kolonne:

a. Lokomotivbahn.

76. Concessionirt ist das am Schlusse eines jeden Jahres als verwendet nachgewiesene Anlage-Kapital, auf welches sich auch die Zins-Garantie des Staats bezieht. Die Feststellung desselben pro 1865 war noch nicht beendet, weshalb dasselbe nicht angegeben werden kann.

77. Hiervon kommen 190 626 Thlr. auf Vorarbeiten und 660 433 Thlr. auf den an die „erste Oesterreichische Eisenbahn-Gesellschaft" gezahlten Kaufpreis für die Lambach-Gmundener Zweigbahn.

89. Die Zins-Garantie des Staats erstreckt sich auf das ganze concessionirte Anlage-Kapital (siehe Erläuterung zu Kol. 76).

91d. u. e., 96d, 98e, 100g, 102g, 104d. u. 109e. Hierunter befinden sich die Betriebsmittel der Lambach-Gmundener Zweigbahn resp. deren Sitzplätze und Ladungsfähigkeit (siehe ad. II. dieses Berichts).

111 u. 112. Die größte zulässige (Netto-) Belastung einer Güterwagen-Achse der Lambach-Gmundener Zweigbahn beträgt 25 Z.-Ctr. und deren Durchmesser (in der Nabe) 2¾ Zoll.

113 u. 116. Dies sind die Anschaffungskosten der Lokomotiven und Wagen (einschließlich der Reservestücke) für die Hauptbahn, diejenigen der Lambach-Gmundener Zweigbahn können nicht angegeben werden, weil die hierzu erforderlichen Notizen nicht vorhanden sind. Den Durchschnittsberechnungen pro Meile liegen deshalb 53,11 M. zu Grunde.

161. Die hier aufgeführten Personen sind in dem Zeitraume vom 1. Juni bis ult. Dezember 1865 befördert worden (siehe ad III. dieses Berichts).

177a. u. 178a. Von den hier aufgeführten Equipagen und Pferden wurden befördert:

a) mit Personenzügen	98 Equipagen u.	320 Pferde	(mit dem Reisegepäck zugleich aufgegeben),
	5 Wagen u.	38 „	mit Militair-Transporten,
	und 47 Equipagen u.	164 „	als Eilgut;
b) mit Güterzügen	388 „	u. 3021 „	als Frachtgut.
	zusammen 538 Equipagen u.	3543 Pferde.	

194e. Hierin ist auch die Einnahme der mit den Extrazügen beförderten und in Kol. 177a. und 178a. mitenthaltenen 72 Equipagen und 140 Pferde enthalten.

197. Desgl. hier die Einnahme der mit dem Reisegepäck aufgegebenen 26 Equipagen und 180 Pferde der Civil-Reisenden, sowie 5 Wagen und 38 Pferde des Militairs.

201. Ebenso hier die Einnahme der als Eilgut beförderten 47 Equipagen und 164 Pferde.

207a. u. 208a. Wogegen die hier aufgeführten Summen die Einnahmen für die mit den Güterzügen beförderten Equipagen und Pferde repräsentiren.

220. Hiervon kommen auf Besoldungen der Telegraphisten und Telegraphenwärter . . . . . 8 665 Thlr.
„ den kontraktlichen Beitrag für Benutzung der Staats-Telegraphen-Leitung 1 228 „
„ Erhaltung der Batterien, Apparate, Signal-Glocken, Drähte ꝛc. . . . 6 788 „
„ Erhaltung der optischen Signale längs der Bahn und an den Weichen 969 „
„ Beleuchtung der Signal-Laternen längs der Bahn . . . . . 4 033 „
zusammen 21 683 Thlr.

232 u. 234. Die hier aufgeführten Summen repräsentiren die Kosten der verbrauchten Materialien, wogegen die Arbeitslöhne in Kol. 230 mitenthalten sind.

236. Hier sind nur die Kosten der Beleuchtung der Wagen aufgeführt, diejenigen der Beleuchtung der Lokomotiven sind in Kol. 232 enthalten.

238. In dieser Summe sind 6 445 Thlr. Miethe enthalten, welche für Pferde zum Gütertransporte zwischen der Stadt und dem Bahnhofe Gmunden gezahlt worden sind.

263a. Diese Summe enthält gleichzeitig die Zinsen der schwebenden Schuld.

264. Die hier aufgeführte Summe repräsentirt die Einkommen-, Erwerb-, Grund- und Häusersteuer, sowie Stempel und Taxen.

265. Der Ueberschuß reichte nur zur Verzinsung der Prioritäts-Obligationen und schwebenden Schuld, sowie zur Bezahlung der Steuern, weshalb der Staat die zur Verzinsung der Actien erforderliche Summe (5 Proc.) in Folge der von ihm übernommenen Garantie zuschießen mußte.

281. In Kol. 174 der vorliegenden Tabellen ist — übereinstimmend mit den Angaben der Mehrzahl der übrigen Vereinsbahnen — das Gewicht der beförderten Thiere (Kol. 179) und dasjenige der beförderten Equipagen und Eisenbahnwagen außer Ansatz geblieben. Zur richtigen Vergleichung der Güter-Frequenz mit dem Vorjahre sind deshalb von den in Kol. 169 u. 172 der Statistik pro 1864 aufgeführten Transporten das Gewicht der beförderten Thiere von 508 697 Z.-Ctrn. (siehe Kol. 177a.) und dasjenige der in Kol. 175 aufgeführten Equipagen und Eisenbahnwagen von 21 991 Z.-Ctr. in Abzug zu bringen, so daß sich die im Jahre 1864 transportirte Gütermenge auf 11 671 473 Z.-Ctr. reducirt, welche bei der hier vorliegenden Vergleichung zu Grunde gelegt worden sind.

b. Pferdebahn.

77—85. Das Anlage-Kapital kann nach den einzelnen Bautiteln nicht angegeben werden, weil die Bahn von der „ersten Oesterreichischen Eisenbahn-Gesellschaft" erbaut ist und der jetzigen Eigenthümerin die erforderlichen Notizen fehlen.

86. Dies ist die für die Erwerbung der Bahn gezahlte Summe.

114—120. Die Anschaffungskosten der Wagen können ebenfalls nicht angegeben werden, weil der jetzigen Eigenthümerin der Bahn die erforderlichen Notizen fehlen.

170b, 171b, und 173b. Dies sind die im direkten Verkehre mit der Lokomotivbahn der Kaiserin Elisabeth-Eisenbahn beförderten Güter.

225. Hierin sind auch die Kosten der Erhaltung der Schneepflüge enthalten.

230. Ebenso hier die Löhne der Kutscher und Transportknechte.

238. Von dieser Summe kommen:

a) auf die Fütterungskosten der Pferde	55 277	Thlr.
b) „ Kurkosten für erkrankte Pferde u. Honorare der Thierärzte	2 032	„
c) „ Miethe für fremde Pferde	2 323	„
d) „ „ „ Stallungen, Futterböden ꝛc., Kosten der Futtersäcke, Stall-Utensilien, Beleuchtung der Ställe und Kosten des Einstreustrohes nach Abzug des Erlöses für den gewonnenen Dünger	3 293	„
e) Erhaltung der Pferdegeschirre, Kosten des Hufbeschlages, der Bespannungs-Utensilien und der Straßenfuhrwerke	11 525	„
f) Erhaltung der Magazins-Requisiten, des Deckzeuges und der Werkzeuge	4 301	„
g) Kosten der Beleuchtung der Stationen ꝛc.	563	„
zusammen	79 314	Thlr.

240. Dies sind die Kosten für den Ankauf neuer Pferde, nach Abzug des Erlöses für die verkauften.

245. Die hier aufgeführte Summe repräsentirt den Brückenzoll über die Donau bei Linz.

282. Bei Vergleichung der Güterfrequenz mit dem Vorjahre sind, ebenso wie bei der Lokomotivbahn (siehe Erläuterung zu Kol. 281), die beförderten 6 938 Z.-Ctr. Equipagen von den überhaupt beförderten 988 562 Z.-Ctrn. in Abzug gebracht, so daß den im Jahre 1865 beförderten 690 496 Z.-Ctrn. Güter 981 624 Z.-Ctr. des Vorjahres gegenüberstehen.

43. Kirchheimer Eisenbahn.

I. **Bahngebiet.** Die Bahn beginnt bei Kirchheim unter Teck und führt von hier über Oethlingen (Haltestelle) nach Unterboihingen (Station der Württembergischen Staats-Eisenbahn) und hat eine Länge von 22 743 Württembergische Fuß = 0,₄₃₀ Meilen.

In Unterboihingen hat die Gesellschaft keinen eigenen Bahnhof, sondern sie benutzt denjenigen der Württembergischen Staats-Eisenbahn, welcher entsprechend vergrößert wurde, gegen eine jährliche Vergütigung.

II. **Betriebsmittel.** Güterwagen besitzt die Gesellschaft ebenfalls nicht, es wird ihr aber die erforderliche Anzahl von der Württembergischen Staats-Eisenbahn-Verwaltung gestellt, wofür die übliche Wagenmiethe gezahlt wird.

III. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

2a. Hierunter befinden sich 2 stellvertretende Mitglieder.

86. Der gegen das concessionirte Actien-Kapital mehr verwendete Betrag von 21 400 Thlrn. ist durch Anleihen gedeckt worden.

87. Da die Bahn nur 0,$_{445}$ Meilen lang ist, so kann hier auch nur das auf diese Bahnlänge verwendete Gesammt-Anlage-Kapital angegeben werden.

100a. Dies sind Post- und Gepäckwagen.

161. Hier ist die Anzahl der auf „Zugmeisters-Billete" beförderten Personen aufgeführt worden.

162 u. 164d. Die hier aufgeführten Personen sind mit Extrazügen zwischen Unterboihingen und Plochingen befördert worden.

191 u. 193. Weil die Eisenbahn noch nicht eine Meile lang ist, so ist hier nur die pro Person und pro Centner Gut erzielte Einnahme aufgeführt worden.

216—269. Die Betriebs-Rechnung der Kirchheimer Eisenbahn umfaßt die Periode vom 21. September 1864 (dem Tage der Eröffnung der Bahn) bis ult. Dezember 1865. Diejenigen Ausgaben, welche in der Zeit vom 1. Januar bis ult. Dezember 1865 gemacht sind, können nicht ausgeschieden werden. Für die Zeit vom 21. September 1864 bis ult. Dezember 1865 betragen dieselben:

a) für die Bahnverwaltung	4 147	Thlr.
b) „ „ Transportverwaltung	8 159	„
c) „ „ allgemeine Verwaltung	245	„
d) „ „ Benutzung des Bahnhofes Unterboihingen	1 369	„
zusammen	13 920	Thlr.
Die Einnahmen haben betragen	22 172	Thlr.
hiervon ab die Ausgaben	13 920	„
ergiebt einen Ueberschuß von	8 252	Thlr.
Demselben treten noch an Material-Vorräthen hinzu	269	„
Ueberhaupt	8 521	Thlr.,

welche, wie folgt, verwendet sind:

a) zur Bezahlung von Zinsen	437	Thlr.
b) „ Dotation des Erneuerungsfonds	3 900	„
c) „ „ „ Reservefonds	242	„
d) „ Zahlung von 4 Proc. Dividende auf 96 857 Thlr. Stamm-Aktien (Die Amts- und Stadtgemeinde Kirchheim, welche 75 000 Fl. in Aktien besitzen, verzichten auf ihren Dividenden-Antheil in den ersten 3 Jahren, insofern die übrigen Aktienbesitzer nicht mindestens 4 Proc. erhalten.)	3 874	„
e) auf die nächstjährige Rechnung übertragen	68	„
Summe wie oben	8 521	Thlr.

278—289. Eine Vergleichung des Verkehrs und Ertrages mit dem Vorjahre kann nicht stattfinden, weil die Bahn erst ein volles Jahr im Betriebe ist.

339—358. Die von der Kirchheimer Eisenbahn übernommenen Beamten der Württembergischen Staats-Eisenbahn-Verwaltung sind Theilnehmer der Pensionskasse für die Württembergischen Staats-Eisenbahn-Beamten verblieben, für das übrige Personal soll dagegen eine besondere Pensionskasse gebildet werden.

44. Köln-Mindener (und Gießener) Eisenbahn.

I. Das **Bahngebiet** der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft ist gegen die Vorjahre unverändert geblieben. Dasselbe umfaßt:

A. 1) die Hauptbahn von Deutz (Köln) über Düsseldorf, Oberhausen und Hamm nach Minden		34,$_{900}$	Meilen
und von Minden bis zur Schaumburg-Lippeschen Grenze	0,$_{544}$ Meilen,		
welche an die Königl. Hannoversche Eisenbahn-Verwaltung verpachtet sind;			
2) die Zweigbahnen a) von Duisburg nach dem Duisburger Hafen		0,$_{364}$	„
b) „ Oberhausen nach Ruhrort		1,$_{276}$	„
c) „ Oberhausen nach Emmerich		8,$_{053}$	„
und von Emmerich bis zur Niederländischen Grenze	1,$_{561}$ Meilen,		
welche an die Niederländische Rhein-Eisenbahn-Gesellschaft verpachtet sind.			
zusammen		44,$_{393}$	Meilen;
B. die Bahn von Deutz (Köln) über Betzdorf nach Gießen		22,$_{024}$	„
mit der Zweigbahn von Betzdorf nach Siegen		2,$_{283}$	„
Mithin Gesammt-Betriebslänge		68,$_{900}$	Meilen.

Außerdem gehört zum Unternehmen der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft der für Rechnung der Köln-Gießener Bahn geführte Betrieb und die Unterhaltung der festen Rheinbrücke und der Schiffbrücke bei Köln.

II. **Bahn-Anlagen.** Drittes Geleise. Auf der Bahnstrecke Oberhausen-Herne, wo sich die Sammelstationen für die Kohlenwagen in Oberhausen, Borbeck, Essen, Gelsenkirchen und Herne vorfinden, verkehren täglich mehr als 60

Kohlenzüge. Da außerdem noch ca. 40 Personen- und Güterzüge durchgeführt werden müssen, so ist es unausbleiblich, daß bei Verzögerungen in der Abfahrt des einen oder anderen ein längerer Aufenthalt der betreffenden Züge vor oder hinter den vorgenannten Kohlen-Sammelstationen bedingt wird. Um solche Uebelstände nach Möglichkeit zu beseitigen und auch bei eintretender Stockung des Kohlenverkehrs hinreichende Geleise zur Aufstellung der unbeschäftigten Wagen zu erhalten, erschien es als das Zweckmäßigste, das dritte Geleise zwischen Oberhausen und Herne (auf 3,67 Meilen Länge) nach und nach auszuführen. Die Pläne zur Herstellung desselben sind Seitens des Königl. Ministeriums genehmigt worden und sollen im Jahre 1866 zur Ausführung gelangen.

III. **Betriebsmittel.**

1. **Lokomotiven und Wagen.** Im Laufe des Jahres 1865 wurden 29 Lokomotiven, 127 Koulissewagen und 500 Lastwagen neu beschafft, dagegen 5 Lokomotiven, 2 Gepäckwagen, 2 Koulissewagen und 11 Lastwagen ausrangirt, so daß am Jahresschlusse überhaupt vorhanden waren: 268 Lokomotiven und 6335 Güterwagen aller Art.

2. **Einrichtung zum Auf- und Abziehen von Lokomotiv- und Tender-Bandagen** (Bandagen-Feuer).

Jn mehreren Maschinen-Werkstätten ist ein Bandagen-Feuer zum Auf- und Abziehen von Lokomotiv- und Tender-Bandagen eingerichtet, welches in der Anlage nicht theuer, die Arbeit besser und erheblich billiger macht, als die bis jetzt bekannt gewordenen anderweiten Vorrichtungen. Dasselbe war ursprünglich nur zum Abziehen von Radreifen bestimmt, wurde aber alsbald auch zum Aufziehen benutzt. Ein gut konstruirter geschlossener Ofen leistet zwar mehr, wenn eine große Anzahl Radreifen aufgezogen werden muß, bei einer geringeren Anzahl dagegen erscheint diese Einrichtung ökonomischer.

Dieselbe gewährt den Vortheil, daß der zu erwärmende Radreifen stets sichtbar bleibt, also den Wärmegrad (schon durch die Anlauffarbe) sehr sicher erkennen läßt, wodurch eine zu starke Erhitzung, die in einem geschlossenen Ofen leicht vorkommen und namentlich bei Gußstahlreifen nachtheilige Folgen haben kann, verhütet wird.

Die wesentlichsten Bestandtheile des Bandagen-Feuers bilden 8 auf einer gußeisernen Decke kreisförmig aufgestellte, zwischen je 2 angegossenen Leisten radial verschiebbare Kasten, von denen jeder ein kleines Gebläsefeuer (ähnlich einem kleinen Schmiedefeuer) enthält.

Diese Kasten bestehen in der Hauptsache aus Gußeisen mit feuerfester Fütterung. Ein in denselben angebrachter Trichter dient zum Einfüllen des Brennmaterials und zum Schüren (Durchstoßen) des Feuers. Jn der Mitte dieser 8 Kasten befindet sich eine topfartige Vertiefung, welche beim Abziehen der Radreifen erforderlichen Raum für Achsschenkel, Krummzapfen oder äußere Excentrics gewährt. Dieselbe hat eine gußeiserne Fütterung, an welche sich die aus 8 Stücken bestehende eiserne Decke anschließt, deren Fugen durch Rippen von entsprechender Höhe, welche den Radreifen tragen, gedeckt werden.

Der Wind, welcher allen 8 Feuern gleichmäßig zugeführt werden muß, tritt zunächst (unterirdisch) in einen senkrechten, im Grundriß kreisförmigen Hauptkanal, welcher unterhalb der mittleren Vertiefung angebracht ist, und vertheilt sich von hier aus in 8 Seitenkanäle. Aus diesen führen radial verschiebbare und leicht gedichtete Windrohre (schmiedeeiserne Gasrohre von 50 Millimeter Durchmesser) den Wind in die Düsen der Kasten.

Zur Regulirung der Windstärke resp. zur Absperrung der Gebläse ist am Hauptwindkanal außerhalb des Feuers eine Drosselklappe angebracht.

Beim Gebrauche des Bandagen-Feuers wird zunächst in jedem der 8 Kasten mit etwas Hobelspänen oder auf andere Weise Feuer angezündet, wie bei einem gewöhnlichen Schmiedefeuer, und dann der Kasten mit Brennmaterial versehen. Als solches können gute Schmiedekohlen oder Gaskohlen gebraucht werden, oder auch anderes Material; nur ist wünschenswerth, daß dasselbe nicht zu sehr schlackt.

Nachdem die Kasten in eine der Größe des abzuziehenden Reifens entsprechende Stellung geschoben sind, und alle Feuer gut brennen, wird die betreffende Achse mittelst eines Krahns aufgehoben und in eine solche Stellung gebracht, daß der Reif von den Flammen der 8 Feuer voll getroffen wird. Derselbe erwärmt sich dadurch, während das Rad selbst kalt bleibt, wird in sehr kurzer Zeit lose und fällt von dem leicht angehobenen Rade herunter, wobei durch Hammerschläge nachgeholfen werden kann. Sollte ein Reif außergewöhnlich fest sitzen und dadurch die von außen nach innen sich fortpflanzende Erwärmung das Radgestell erreichen, ehe der Reif sich vollständig gelöst hat, so ist es zweckmäßig, das Radgestell durch Begießen mit Wasser zu kühlen. Letzteres sammelt sich in der topfartigen Vertiefung und wird durch ein Abflußrohr von hier aus abgeführt.

Zum Aufziehen wird der lose Radreif in das Feuer gelegt und auf demselben Wege erwärmt, wie beim Abziehen. Die übrige Manipulation bedarf keiner weiteren Erörterung.

Nach den bisherigen Erfahrungen lassen sich mit dem beschriebenen Bandagen-Feuer, einschließlich der unvermeidlichen Aufenthalte durch Wechseln der Stücke, Transport u. s. w., in einem Tage durchschnittlich etwa 20 bis 24 Radreifen abziehen, bei einem Brennmaterial-Verbrauch von 10 bis 12 Z.-Ctr. Kohlen.

Die Maschinenwerkstätten in Deutz und Betzdorf haben je ein solches Feuer, auf welchem alle dort vorkommenden Arbeiten ausgeführt werden. Jn Deutz wird die ganze Arbeit an den Radreifen der Lokomotiven und Tender, mit alleiniger Ausnahme des Aus- und Abdrehens, von zwei Mann besorgt, obwohl die Maschinen-Abtheilung Deutz ca. 40 Lokomotiven zu unterhalten hat.

IV. **Verkehrs-Verbindungen.** Vom 15. April 1865 ab kam eine direkte Personen- und Gepäck-Expedition mit der Königl. Ostbahn und vom 15. Mai ab mit der Station St. Petersburg zur Einführung; außerdem haben die bestehenden direkten Verbindungen durch Aufnahme neuer Stationen mehrfache Erweiterungen erfahren.

V. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

15b. Von der Hauptbahn Deutz-Minden wurde die letzte Strecke am 15. Oktober 1847, die Zweigbahn Ober-

hausen-Niederländische Grenze am 20. Oktober 1856 und von der Köln-Gießener Bahn die letzte Strecke am 12. Januar 1862 eröffnet.

86 u. 87. Von dieser Summe sind die extraordinairen Einnahmen mit 2 288 965 Thlrn. in Abzug zu bringen, wodurch das wirklich verwendete Anlage-Kapital sich auf 60 855 160 Thlr. überhaupt, 857 030 Thlr. pro Meile und 113 785 Thlr. pro Kilometer Bahnlänge reducirt.

96d u. 100d. Außerdem besitzt die Gesellschaft gemeinschaftlich mit den Hannoverschen und Braunschweigschen Verwaltungen, welche mit der Köln-Mindener die westliche Gruppe des Norddeutschen Verbandes bilden: 12 kombinirte Personen-Postwagen, 36 Kourierzug-Personenwagen und 27 Gepäckwagen. Sämmtliche Wagen sind sechsrädrig. An den Beschaffungskosten ist die Gesellschaft mit 146 309 Thlrn. betheiligt.

Ferner sind mit der Niederländischen Rhein-Eisenbahn-Gesellschaft gemeinschaftlich 3 vierrädrige Personenwagen I. und II. Klasse, zu deren Beschaffungskosten die Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft 5571 Thlr. beigetragen hat.

105. Dies sind kleine, von den Lokomotiven getragene Schneepflüge.

208a. Diese Summe repräsentirt die Einnahme für die beförderten 399 Luxus- und 720 Militair-Pferde. Diejenige für die beförderten 6944 Koppel-Pferde ist in Kol. 208b mitenthalten.

212. In dieser Summe sind 98 334 Thlr. für die verpachteten Bahnstrecken und 83 384 Thlr. aus dem Betriebe der festen Rhein- und Schiffbrücke zu Köln mitenthalten.

217. Hierin sind auch die aus dem Reserve- und Erneuerungsfonds bestrittenen Ausgaben von 397 resp. 305 465 Thlrn. enthalten.

228 u. 229. Nach Abzug der vorstehend aufgeführten, aus dem Reserve- und Erneuerungsfonds gezahlten Beträge von zusammen 305 862 Thlrn. 15 Sgr. 6 Pf. betragen die Ausgaben für die Bahnverwaltung

1 146 643 Thlr. überhaupt, 16 642 Thlr. pro Meile und 2209 Thlr. pro Kilometer Bahnlänge.

239a. Von den hier aufgeführten Ausgaben wurden bestritten:

	843 Thlr.	1 Sgr.	5 Pf.	aus dem Reservefonds und	
	110 296 „	26 „	11 „	„ „	Erneuerungsfonds,
zus.	111 139 Thlr.	28 Sgr.	4 Pf.		

239c. Desgl. hier:

	5 605 Thlr.	— Sgr.	11 Pf.	aus dem Reservefonds und	
	89 881 „	5 „	— „	„ „	Erneuerungsfonds,
zusammen	95 486 Thlr.	5 Sgr.	11 Pf.		

239d. Hier sind die Kosten für Unterhaltung und Wiederherstellung der Lokomotiv- und Wagenschuppen, der Wasserstationsgebäude, der Wasserhebungs-Maschinen, der Werkstattsgebäude, der Arbeitsmaschinen und Werkzeuge aufgenommen.

245. Von diesen Ausgaben wurden 1190 Thlr. aus dem Reservefonds gezahlt.

246 u. 247. Nach Abzug der aus dem Reserve- und Erneuerungsfonds gezahlten Beträge stellen sich die Ausgaben für die Transport-Verwaltung auf

2 414 710 Thlr. überhaupt, 3,32 Thlr. pro Nutz- und 2,04 Sgr. pro Achsmeile.

248. Die Mitglieder der Direktion und des Verwaltungsrathes beziehen von dem Ueberschusse, welchen der Reinertrag nach Abzug der Aktienzinsen ergiebt, eine Tantième.

253. Hierin sind 28 764 Thlr. Kommunalsteuern und ca. 18 700 Thlr. für Anfertigung neuer Aktien enthalten.

257 u. 258. Werden von dieser Summe die aus dem Reserve- und Erneuerungsfonds gezahlten Beträge in Abzug gebracht, so stellen sich die wirklichen Betriebs-Ausgaben auf

3 737 665 Thlr. überhaupt, 54 248 Thlr. pro Meile Bahnlänge, 7 202 Thlr. pro Kilometer Bahnlänge und 5,14 Thlr. pro Nutzmeile.

261a. Der hier nachgewiesene Ueberschuß ist die Differenz zwischen der Summe aller Einnahmen (Kol. 213) und den wirklichen Betriebs-Ausgaben (siehe Bemerkung zu Kol. 257). Den in Kol. 257 aufgeführten Ausgaben gegenüber beträgt derselbe 5 720 085 Thlr. überhaupt und 83 022 Thlr. pro Meile Bahnlänge.

263a. Zur vollständigen Verzinsung der Anleihen waren außerdem noch 315 789 Thlr. erforderlich, welche der Staat als Zuschuß zur Verzinsung des Anlage-Kapitals der Köln-Gießener Bahn und der Rheinbrücke bei Köln aus dem Garantiefonds zu leisten hatte.

285. Die wirklichen Betriebs-Ausgaben, mit Ausschluß der aus dem Reserve- und Erneuerungsfonds gezahlten Summen, betrugen mehr:

a) überhaupt 367 588 Thlr. oder 10,91 Proc.

b) pro Meile Bahnlänge 5 335 Thlr.

287. Der wirkliche Ueberschuß (wie solcher in Kol. 261 aufgeführt ist) hat 634 306 Thlr. überhaupt oder 11,33 Proc. und 9206 Thlr. pro Meile Bahnlänge mehr betragen, als derjenige des Vorjahres.

45. Kurfürst Friedrich Wilhelms Nordbahn.

I. Ueber die Organisation der **Verwaltung**, ihre Geschäftsleitung des Rheinisch-Thüringischen Eisenbahn-Verbandes, über die mit der Main-Weser-Bahn gemeinschaftliche Strecke Kassel-Guntershausen (1,93 Meilen) und die Werkstätte nebst Materialien-Magazin in Kassel enthalten der Jahrgang 1860 der Statistik (S. 45) und die vorhergehenden Jahrgänge spezielle Mittheilungen.

Veränderungen hiergegen sind im Jahre 1865 nicht vorgekommen.

II. Auch das **Bahngebiet** ist gegen die Vorjahre unverändert geblieben. Dasselbe umfaßt:

a) die Hauptbahn Gerstungen-Guntershausen-Kassel-Grenze (bei Haueda)	17,₉₀	Meilen,
b) die Zweigbahn Hümme-Carlshafen (Carlsbahn)	2,₃₀	„
Außer diesen	19,₂₀	Meilen
hat die Gesellschaft die Strecke von der Kurhessischen Grenze bei Haueda bis Warburg	0,₆₁	„
von der Westfälischen Staats-Eisenbahn-Verwaltung gegen 50 Proc. der Brutto-Einnahme gepachtet und im Betriebe	19,₈₁	Meilen.

III. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

96d u. 100d. Außer den hier aufgeführten Wagen besitzt die Verwaltung noch einen Antheil an 6 Personen- und 6 Gepäckwagen des Rheinisch-Thüringischen Verbandes und an 11 sechsrädrigen Packmeisterwagen des Mitteldeutschen Verbandes.

140. Mit Rücksicht darauf, daß die von den Gepäckwagen zurückgelegten Achsmeilen von denjenigen der Personenwagen nicht getrennt notirt werden, sondern in den letzteren mitenthalten sind, kann auch der Procentsatz, bis zu welchem die bewegten Plätze der Personenwagen besetzt waren, nicht angegeben werden.

175. Das Gewicht der beförderten Betriebsdienst- und Baugüter wird nicht notirt.

177b. Dies sind Lokomotiven mit Tendern. Außerdem wurden noch 994 Achsen Eisenbahnwagen befördert.

177c. An Fahrzeugen aller Art wurden 467 Achsen befördert.

178b. Außer den hier aufgeführten kamen noch 3380 Achsen Thiere (in Wagenladungen) zur Beförderung.

46a. Leipzig-Dresdener Eisenbahn.

I. Das **Bahngebiet** ist gegen die Vorjahre unverändert geblieben. Dasselbe umfaßt die von Leipzig über Riesa nach Dresden führende doppelgeleisige Hauptbahn von 15,₃₃ Meilen
und die Zweigbahn von Coswig nach Meißen von 1,₂₀ „
zusammen 16,₅₃ Meilen.

Außerdem besitzt die Gesellschaft noch die Bahnstrecke von Leipzig bis zur Sächsisch-Preußischen Grenze von 1,₅₄ Meilen,
welche an die Magdeburg-Leipziger Eisenbahn-Gesellschaft gegen 50 Proc. der Brutto-Einnahme verpachtet ist.

II. **Bahn-Anlagen.** Der Umbau des Leipziger Bahnhofes wurde im Jahre 1865 beendet; der Kostenaufwand betrug 67 495 Thlr. Außerdem wurden mehrere Bahnwärter-Häuser erbaut.

III. Die **Betriebsmittel** wurden um 6 Lokomotiven, 6 Personen- und 36 Lastwagen vermehrt, 1 Lokomotive dagegen ausrangirt.

IV. **Neue Bahnlinien.** Von der projektirten Borsdorf-Meißener Eisenbahn wurde der Bau der 2,₈ Meilen langen Strecke Borsdorf-Grimma am 15. August 1865 begonnen und so gefördert, daß diese Strecke am 14. Mai 1866 für den Personen- und am 1. Juni ejsd. a. für den Güterverkehr eröffnet werden konnte.

V. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

5. Außerdem erhält der Bevollmächtigte eine Tantième von ½ Proc. des zur Vertheilung an die Aktionaire kommenden Reingewinnes, welche pro 1865 . . 2502 Thlr. betrug.

77—81. Eine speziellere Beantwortung dieser Kolonnen ist deshalb nicht möglich, weil bei dem Brande des Verwaltungs-Gebäudes im Jahre 1857 sämmtliche hierzu erforderliche Notizen vernichtet worden sind.

88c. Hierunter befinden sich 500 000 Thlr. in Kassenscheinen.

137a. Hierin sind auch die Unterhaltungskosten der Kohlenkörbe, die Kohlen-Prämien ꝛc. enthalten.

209. Desgleichen hier Assekuranz-Beträge, Rollgeld, Ladelohn und sonstige außerordentliche Einnahmen aus dem Personen- und Güterverkehre.

212. In dieser Summe ist auch der Pachtzins für die Bahnstrecke von Leipzig bis zur Preußischen Grenze enthalten. Derselbe war weder ult. 1864, noch 1865 definitiv festgestellt, es sind deshalb die pro 1864 zu wenig vereinnahmten 2863 Thlr. hierin ebenfalls enthalten. Für das Jahr 1865 ist der Pachtzins auf 72 000 Thlr. angenommen worden.

224. Hierin ist auch die Gewerbesteuer enthalten.

236. Desgl. hier die Beleuchtungskosten der Bahnhöfe, der Bahn u. s. w.

245. Diese Summe umfaßt die Ausgaben für Unterhaltung der Utensilien, Beleuchtung im Allgemeinen, Heizung, Expeditionsbedarf und kleinere Ausgaben auf den Bahnhöfen.

329b. Die hier aufgeführten Schienenbrüche sind seit dem Jahre 1856 vorgekommen.

346b. u. 356b. Die Beamten-Wittwen erhalten auch die Erziehungsgelder für ihre Kinder; es sind deshalb die Erziehungsgelder solcher Kinder hier (in Kol. 346b) mitenthalten, ebenso die Anzahl der Kinder in Kol. 356b.

347 u. 357. Dagegen sind hier die Erziehungsgelder für die Waisen resp. die Anzahl derselben aufgeführt worden.

46b. Großenhainer Zweigbahn.

I. **Bahngebiet und Verwaltung.** Die Bahn, Eigenthum der „Zweig-Eisenbahn-Gesellschaft zu Großenhain", beginnt bei der Station Priestewitz der Leipzig-Dresdener Eisenbahn und geht von hier nach Großenhain. Sie ist am

14. Oktober 1862 dem Betriebe übergeben worden, 0,⁶⁶ Meilen = 4,⁵² Kilometer lang und wird von einem aus 2 besoldeten Mitgliedern (Gehalt 300 resp. 400 Thlr.) bestehenden Direktorium verwaltet. Ein aus 12 Mitgliedern bestehender Gesellschafts-Ausschuß übt die Kontrole aus.

In den Tarifen wird die Bahnlänge auf 1 Meile angenommen.

Wegen der engen Verbindung mit der Leipzig-Dresdener Eisenbahn, deren Tarife auch für die Großenhainer Zweigbahn gelten und deren Verwaltung das Abrechnungswesen besorgt, ist das Direktorium der Großenhainer Zweigbahn nicht in der Lage, die vorstehenden Tabellen vollständig ausfüllen zu können.

II. Das **Anlage-Kapital** ist auf Höhe von 100 000 Thlrn. Stamm-Aktien concessionirt; verwendet waren hiervon bis ult. 1865:

ad Kol. 77.	für Vorarbeiten	3 180	Thlr.
„ „ 78.	„ Grunderwerb	10 500	„
„ „ 79.	„ den Bahnkörper, Oberbau und Signale	46 900	„
„ „ 82.	„ Bahnhöfe und Wärterhäuser	25 800	„
„ „ 84.	„ Betriebsmittel	9 100	„
„ „ 85.	Insgemein	3 500	„
„ „ 86.	Summe des verwendeten Anlage-Kapitals	98 980	Thlr.

III. An **Betriebsmitteln** besitzt die Gesellschaft 2 von der Sächsischen westlichen Staats-Eisenbahn-Verwaltung für 9500 Thlr. erworbene und in Tender-Lokomotiven umgebaute Maschinen. Dagegen besitzt sie weder Personen-, noch Güterwagen, dieselben werden ihr vielmehr von der Leipzig-Dresdener Eisenbahn-Kompagnie gegen Entrichtung der üblichen Wagenmiethe gestellt.

IV. Die **Betriebs-Resultate** des Jahres 1865 waren folgende:

A. Es wurden 4090 gemischte, 2 Arbeitszüge und 75 Güterzüge abgelassen, die ersten beiden Zuggattungen durchfuhren die ganze 0,⁶⁶ Meilen lange Bahn, während die Güterzüge nach und von einem ¼ M. von Pristewitz gelegenen Kalkwerke abgelassen wurden. Hiernach haben die Lokomotiven 2673 Nutzmeilen zurückgelegt. Durchschnittlich waren 11,⁰ Achsen in den Zügen befindlich.

Verbraucht wurden 5 136 Z.-Ctr. Kohlen zum Preise von 7,⁵ Sgr. pro Ctr.

Fremde Wagen legten zurück: Personenwagen . . . 18 732 Achsmeilen,
Gepäck- und Güterwagen 27 118 „
zusammen 45 850 Achsmeilen.

B. Es wurden befördert:

765	Personen in der I. Klasse	112 392	Personen überhaupt,
14 716	„ „ „ II. „	von denen 48 126	im Binnen- und
95 710	„ „ „ III. „	64 266	im direkten Verkehre nach der
1 201	„ zu ermäßigten Preisen	Leipzig-Dresdener E. und weiter befördert wurden.	

Das beförderte Reisegepäck betrug 4600 Z.-Ctr., wovon 872 Ctr. Gepäck-Ueberfracht und 3729 Ctr. Freigewicht waren.

Hunde wurden 294 Stück befördert.

Bei der Güterbeförderung findet direkte Kartirung nach den Leipzig-Dresdener und Berlin-Anhaltischen Stationen statt.

Der Binnenverkehr ist unbedeutend. Das beförderte Quantum bestand aus:

a)	Eilgütern	6 317 Z.-Ctr.
b)	Frachtgütern der Normalklasse (u. sperrige G.)	60 107 „
c)	„ „ ermäßigten Klasse incl. Kohlen	513 816 „
	zusammen	580 240 Z.-Ctr.
d)	frachtfreie Baugüter	50 „

e) 21 Pferden und 8711 Stück Rind- und sonstigem Vieh.

C. Die Einnahmen haben betragen:

1)	aus dem Personenverkehre	7 801	Thlr.
2)	„ „ Güterverkehre	10 250	„
3)	an Neben-Einnahmen	1 399	„
	zusammen	19 450	Thlr.

D. Die Ausgaben haben betragen:

1)	für die Hauptverwaltung	1 584	Thlr.
2)	„ „ Bahnunterhaltung	1 988	„
3)	„ „ Zugkraft	2 917	„
4)	„ „ Betriebsverwaltung	4 891	„
5)	„ „ Wagen-Reparatur	10	„
6)	„ „ Drucksachen	135	„
7)	„ Versicherungen	35	„
8)	„ Abgaben und Renten	170	„
	zusammen	11 730	„

E. Der sich hiernach ergebende Ueberschuß von . . . . . 7 720 Thlrn. wurde zur Vertheilung von 4½ Proc. Dividende, zur Einlage von 465 Thlrn. in den Reserve- und 2090 Thlrn. in den Erneuerungsfonds verwendet.

V. Eine **Pensionskasse** besteht zur Zeit noch nicht, sondern nur eine Krankenkasse.

47. Ludwigs-Eisenbahn (Nürnberg-Fürth).

I. Der **Betrieb** der Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft erstreckt sich nur auf den Lokal-Verkehr zwischen Nürnberg und Fürth.

II. Die **Betriebsmittel** wurden im Jahre 1865 um eine Lokomotive mit Tender und einen vierrädrigen Personenwagen I. und II. Klasse vermehrt.

III. **Erläuterungen zu den Tabellen**, und zwar zu Kolonne:

87. Da die Bahn nur 0,6 Meilen lang ist, so kann hier auch nur das auf diese Bahnlänge verwendete Gesammt-Anlage-Kapital angegeben werden.

88c. Von dem Gesammt-Anlage-Kapitale bestanden außer den in Kol. 88a aufgeführten 101 143 Thlrn. noch 22 857 Thlr. in Prioritäts-Obligationen, welche bereits vollständig getilgt sind.

90b. Hiervon kommen auf die ad II. dieses Berichts erwähnten, neu beschafften Betriebsmittel, und zwar:

auf die Lokomotive mit Tender	9314 Thlr.
und auf den Personenwagen	2160 „
ferner auf Einrichtung einer Wasserleitung mit Reservoir und Krahnen zu Nürnberg	1467 „
auf Neu- und Umbauten in beiden Bahnhöfen	4270 „
und auf Bahnerneuerung	3339 Thlr.

233. Diese Kosten werden nicht ausgeschieden, da das Putzen der Lokomotiven und Tender von den Heizern und dem Werkstätten-Personal mitbesorgt wird.

240. Dies sind die Kosten der neu angeschafften Lokomotive mit Tender und des Personenwagens.

274. Ein Erneuerungsfonds besteht nicht. Die Ausgaben für Bahnerneuerung und Neubauten werden nach altem Herkommen aus den Betriebs-Ueberschüssen des laufenden Jahres bestritten.

48. Lübeck-Büchener (und Hamburger) Eisenbahn.

I. Das **Bahngebiet** der Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft umfaßte ult. 1865

1. die Lübeck-Büchener Bahn von Lübeck über Ratzeburg und Mölln nach Büchen von . . . 6,3 Meilen,
2. die am 1. August 1865 eröffnete Lübeck-Hamburger Bahn von Lübeck über Oldesloe und Wandsbeck nach Hamburg . . . . . 8,3 „

zusammen 14,6 Meilen.

Mit Rücksicht auf die Betriebs-Eröffnungszeit der Lübeck-Hamburger Bahn berechnet sich für diese ein mittlerer Jahresdurchschnitt von 3,47 M. und für beide Bahnen von . . . . . 9,77 Meilen, welcher den Durchschnittsberechnungen Kol. 150b sequ. zu Grunde gelegt worden ist.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen**, und zwar zu Kolonne:

15. Die Lübeck-Büchener Bahn wurde am 16. Oktober 1851 und die Lübeck-Hamburger am 1. August 1865 dem Betriebe übergeben.

163 u. 174. Von diesen Transporten sind 163 372 Personen und 1 971 858 Z.-Ctr. Güter auf der Lübeck-Büchener Bahn befördert worden.

180e. Die von Personen zu ermäßigten Fahrpreisen (Militairs ꝛc.) zurückgelegten Meilen werden nicht notirt.

235. Hierunter sind auch die Kosten des Wagenschiebens mitverrechnet.

261c. Dem für die Lübeck-Hamburger Eisenbahn (eröffnet am 1. August 1865) verwendeten Anlage-Kapitale steht nur der während der 5 Monate vom August bis Dezember 1865 erzielte Betriebs-Ueberschuß gegenüber, weshalb der hier aufgeführte, auf das ganze Unternehmen sich beziehende Procentsatz zu Vergleichungen mit anderen Bahnen nicht geeignet ist.

265. Die neu emittirten 18 000 Stamm-Aktien à 200 Thlr. konnten statutenmäßig erst vom 1. Oktober 1865 in den Genuß von Dividende eintreten, es wurden deshalb die Erträgnisse der Lübeck-Hamburger Eisenbahn während der Monate August und September den alten Stamm-Aktien gutgeschrieben und die neuen Stamm-Aktien für die Monate August und September aus den Gesammt-Einnahmen mit 4½ Proc. = 25 125 Thlr. verzinst.

Alsdann wurden am Jahresschlusse an Dividende vertheilt:

a) auf die alten Stamm-Aktien für das Jahr 1865 . . 3¾ Proc.

b) auf die neuen Stamm-Aktien für das Quartal vom 1. Oktober bis ult. Dezember 1865 . . ¾ Proc.

274—277. Ein Erneuerungsfonds ist nicht vorhanden; der Reservefonds hat den Zweck desselben mitzuerfüllen.

279—288. Wegen der am 1. August 1865 dem Betriebe übergebenen Lübeck-Hamburger Bahn ist eine Vergleichung des Verkehrs und Ertrages mit dem Vorjahre nicht thunlich.

Auf der Lübeck-Büchener Bahn sind aber im Jahre 1865 . . 28 416 Personen = 14,82 Proc. und 627 339 Z.-Ctr. Güter = 24,14 Proc. weniger befördert worden als im Vorjahre.

49. Lüttich-Maastrichter Eisenbahn.

Erläuterungen zu den Tabellen, und zwar zu Kolonne:

77—85. Die Vertheilung des Anlage-Kapitals auf die einzelnen Bautitel kann nicht stattfinden, weil der Bau von einem Unternehmer ausgeführt ist, der Gesellschaft die erforderlichen Notizen aber nicht zu Gebote stehen.

227 u. 245. In diesen Summen sind auch die gezahlten Entschädigungen für die Mitbenutzung der Bahnhöfe Lüttich und Mastricht und die Kosten des Bahnhofs- ꝛc. Dienstes auf denselben mitenthalten.

339—358. Eine Beamten-Pensions- ꝛc. Kasse ist nicht vorhanden.

50. Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahn.

I. Das **Bahngebiet** hat sich gegen die Vorjahre nicht verändert. Dasselbe umfaßt:

a) die Hauptbahn von Magdeburg über Cöthen und Halle bis zur Preußisch-Sächsischen Grenze 14,73 Meilen,

b) die Zweigbahn von Schönebeck nach Staßfurt . . . . . 2,96 Meilen

mit der Abzweigung nach dem Kohlenschachte Löddersburg . . . . . 0,63 „

zusammen . . 3,59 „

Außer den vorstehenden . . . . . 17,32 Meilen

hat die Magdeburg-Leipziger Eisenbahn-Gesellschaft die Strecke von der Preuß. Grenze bis Leipzig von der Leipzig-Dresdener Eisenbahn-Kompagnie gegen 50 Proc. der Brutto-Einnahme gepachtet und 1,54 „

im Betriebe . . . . . 19,36 Meilen.

Ferner besitzt die Gesellschaft noch mehrere von der Zweigbahn sich abzweigende Schienenstränge nach den Königl. Salinen von zusammen . . . . . 0,61 „

auf welchen Personen-Beförderung aber nicht stattfindet.

Auch hat dieselbe den Betrieb mehrerer, in der Statistik pro 1863 S. 204 näher bezeichneten, von den Grubenbesitzern angelegten und unterhaltenen Abzweigungen in einer Gesammtlänge von 2,27 Meilen übernommen.

II. **Neue Bahnlinien.** Von der im Bau begriffenen Halle-Kasseler Bahn wurde die 5 Meilen lange Strecke Halle-Eisleben am 1. September 1865 und die Fortsetzung bis Nordhausen von 8 Meilen am 10. Juli 1866 dem Betriebe übergeben.

III. Außer der **Beamten-Pensions-Kasse** (Kol. 339—358 der Tabellen) besteht noch ein „Waisen-Unterstützungsfonds", welcher aus der Gesellschafts-Kasse einen Zuschuß von 1000 Thlrn. jährlich erhält. Aus diesem Fonds wurden im Jahre 1865 an 88 Kinder verstorbener Beamten 1033 Thlr. Unterstützungen gezahlt. Am Jahresschlusse 1865 hatte derselbe einen Bestand von 15 977 Thlrn.

IV. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

104a. Dies sind Kieswagen.

128a. Diese Quantität Koaks wurde beim Anheizen verbraucht.

223. Dies sind die Kosten der Heizung der Dienstlokale, Vorwärmer, Wärterbuden, Deputate ꝛc.

227. Ebenso repräsentirt die hier aufgeführte Summe die Kosten der Erleuchtung der Bahn, der Bahnhöfe, Expeditionslokale u. s. w.

246. Diese 66 108 Thlr. sind die erstatteten Kosten für den Transport von und nach den Bahnhöfen. Dieselben sind sowohl bei den Durchschnittsberechnungen Kol. 247, als auch bei Berechnung der Procentsätze Kol. 259 außer Ansatz geblieben.

347. Die Kinder-Erziehungsgelder werden aus dem Waisenfonds bezahlt. (Siehe ad III. dieses Berichts.)

51. Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn.

I. **Bahngebiet und Betrieb.** Das Unternehmen der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft umfaßte ult. 1865 folgende, theils von ihr erbaute, theils im Jahre 1863 angekaufte Bahnstrecken:

1) die Magdeburg-Halberstädter Bahn von Magdeburg über Halberstadt nach Thale von . 11,69 Meilen, deren Betrieb das Direktorium der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn-Gesellschaft in Folge eines mit demselben abgeschlossenen Vertrages leitet;

2) die frühere Magdeburg-Wittenbergesche Eisenbahn von Magdeburg über Stendal nach Wittenberge mit der Zweigbahn von Tangermünde nach Jüthen, zus. . 14,3 Meilen, welche durch Vertrag vom 3. Februar und 11. März, Allerhöchst bestätigt am 28. September 1863, von der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft angekauft und am 2. November ejsd. a. übernommen wurde.

Von letztgenanntem Tage bis zum 24. März 1865 war der Betrieb einem besonderen Organe, der „Verwaltung der Magdeburg-Wittenbergeschen Eisenbahn", übertragen. Am 24. März 1865 wurde diese Verwaltung wieder aufgelöst und ist der Betrieb seit letzterem Tage in Händen des Direktoriums der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft.

3) die Cöthen-Wegelebener Linie, umfassend

a) die frühere Cöthen-Bernburger Eisenbahn von Cöthen nach Bernburg von . . . . 2,66 Meilen

und mehrere nach Kohlenwerken führende, nur dem Güterverkehre dienende Abzweigungen von zusammen . . . . . 1,2 „

welche im November 1863 ebenfalls käuflich erworben wurde. Den Betrieb dieser Bahn leitete bis zum 10. Oktober 1865 ein besonderes Organ, die „Verwaltung der Cöthen-Bernburger Eisenbahn". Am 10. Oktober 1865 hat das Direktorium der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft diese Verwaltung aufgelöst und den Betrieb selbst übernommen.

zu übertragen 3,86 Meilen.

Uebertrag	3,86 Meilen.
b) die am 10. Oktober 1865 für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnete Strecke Bernburg-Wegeleben von	6,40 „
nebst der Zweigbahn von Güsten nach Staßfurt von	0,89 „
zusammen	11,15 Meilen.

Mit Rücksicht auf die Betriebs-Eröffnungszeit der Strecken Bernburg-Wegeleben und Güsten-Staßfurt berechnet sich für die Cöthen-Wegelebener Linie ein mittlerer Jahresdurchschnitt von . . . . . 5,52 Meilen; weil aber auf den Strecken Bernburg-Wegeleben und Güsten-Staßfurt im Jahre 1865 nur Personen- und Gepäckbeförderung stattfand, so ist den Durchschnittsberechnungen Kol. 150b, 151b, 188a und 200 der mittlere Jahresdurchschnitt derselben von zusammen 1,66 M. + der Länge der Cöthen Bernburger Hauptbahn von 2,66 M. = 4,32 Meilen zu Grunde gelegt worden. Den Durchschnittsberechnungen Kol. 152b, 188b und 211 liegt dagegen die Länge der früheren Cöthen-Bernburger Bahn von zus. 3,86 Meilen zu Grunde.

Die Eröffnung des Güterverkehrs auf den Strecken Bernburg-Wegeleben und Güsten-Staßfurt fand am 10. April 1866 statt.

II. **Neue Bahnlinien.** Der Bau der Frose-Ballenstedter Zweigbahn wurde im Jahre 1866 in Angriff genommen. Die Vorarbeiten für die Bahn von Halberstadt nach Börßum resp. Vienenburg sind zum Abschluß gebracht, wogegen die Verhandlungen über die Einmündung dieser Bahn in die Herzogl. Braunschweigische Harzbahn noch schweben. Die Vorarbeiten für die Bahnstrecke von Aschersleben nach Halle sind soweit gediehen, daß die Richtung der Bahn im Wesentlichen festgestellt ist und die Spezialprojekte nunmehr ausgearbeitet werden.

III. **Erläuterungen zu den Tabellen**, und zwar zu Kolonne:

a. **Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn.**

15. Am 15. Juli 1843 wurde die Strecke Magdeburg-Halberstadt und am 2. Juli 1862 die Strecke Halberstadt-Thale eröffnet.

76. Das Anlage-Kapital wurde im Jahre 1865 durch Ausgabe von 17000 Stück Aktien à 100 Thlr. um 1700000 Thlr. erhöht.

261. Dem hier aufgeführten Ueberschusse von . . . . . 750680 Thlrn.
treten noch die zur Zahlung der statutenmäßigen Zinsen von 4½ Proc. für die neuen 17000 Stück Aktien erforderlichen und aus dem Baufonds entnommenen . . . . . 76500 „
hinzu, so daß in Kol. 263—269 . . . . . 827180 Thlr.
als verwendet nachgewiesen sind.

289. Im Jahre 1865 wurden auf 3400000 Thlr. Stamm-Aktien 15 Proc., im Vorjahre dagegen auf 1700000 Thlr. Stamm-Aktien 25 Proc. Dividende vertheilt. Die Differenz ist mithin in der Vermehrung des Aktienkapitals zu suchen.

b. **Magdeburg-Wittenbergesche Eisenbahn.**

10. Zu der eigentlichen Bahnlänge von 14,24 Meilen kommt noch die Verbindungsbahn in Magdeburg mit 157,3 Ruthen (= 0,078 Meilen) Länge.

13. In den Tarifen für den innern Verkehr wird die Länge der Bahn rund auf 15 Meilen angenommen.

77. Dies sind die Kosten für beschaffte Baugeräthe ꝛc.

81b. Hierin sind auch die Anlagekosten der Wärterbuden enthalten.

216. In dieser Summe sind 38518 Thlr. Löhne der Hülfswärter und Bahnarbeiter enthalten.

227. Von dieser Summe kommen auf Kosten der Heizung, Erleuchtung und Reinigung der Bahnhöfe, Dienstlokale und Dienstwohnungen 6241 Thlr., auf Kosten der Lichtsignale und Erleuchtung der Wärterbuden 2087 Thlr. und auf sonstige Ausgaben 4245 Thlr.

265. Zur Zahlung der vertragsmäßigen Rente von 3 Proc. für die Stamm-Aktien der Magdeburg-Wittenbergeschen Eisenbahn-Gesellschaft waren pro 1865 noch 995 Thlr. gegen 26979 Thlr. im Vorjahre erforderlich, welche aus den Betriebs-Ueberschüssen der Magdeburg-Halberstädter Linie gedeckt worden sind.

c. **Cöthen-Wegelebener Eisenbahn.**

13. In den Tarifen wird die Bahnlänge für den Personenverkehr auf 10,1 Meilen und für den Güterverkehr auf 11,3 Meilen angenommen.

15. Von der früheren Cöthen-Bernburger Eisenbahn wurde die Hauptbahn am 1. September 1846, die Kohlen-Zweigbahnen am 2. April 1857 und die Strecke Bernburg-Wegeleben und Güsten-Staßfurt am 10. Oktober 1865 eröffnet.

76—88. Für die frühere Cöthen-Bernburger Eisenbahn beträgt das concessionirte Anlage-Kapital 650000 Thlr. Davon bestehen 500000 Thlr. in Stamm-Aktien und 150000 Thlr. in Prioritäts-Obligationen. Verwendet sind für die 2,66 Meilen lange Hauptbahn Cöthen-Bernburg 650000 Thlr. überhaupt, 244361 Thlr. pro Meile und 32443 Thlr. pro Kilometer Bahnlänge. Das Anlagekapital für die Kohlenbahnen bei Biendorf ist nicht bekannt.

Für die Strecken Bernburg-Wegeleben und Güsten-Staßfurt ist das concessionirte Anlage-Kapital in demjenigen der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn enthalten. Das für diese beiden Strecken verwendete Kapital kann aber nicht angegeben werden, weil die Baurechnungen noch nicht abgeschlossen sind.

97b, 99a, 101b, 114b u. 115b. Diesen Durchschnittsberechnungen liegt die Länge der Strecken Cöthen-Bernburg-Wegeleben und Güsten-Staßfurt von zusammen 9,93 Meilen = 74,94 Kilometern zu Grunde, weil auf den Kohlenzweigbahnen der ehemaligen Cöthen-Bernburger Eisenbahn von 1,2 Meilen nur Güterverkehr stattfindet.

Im Uebrigen wird auf das ad I. 3 dieses Berichts Gesagte Bezug genommen.

121d u. f, 123c u. d. Auf der Cöthen-Bernburger Strecke wurden in der Zeit vom 1. Januar bis 9. Oktober 1865 nur gemischte und Materialzüge abgelassen, und zwar 2129 gemischte Züge mit 7262 Meilen und 598 Materialzüge mit 1 096 Meilen.

261c. Mit Bezug auf die Bemerkung zu Kol. 76—85 kann die Verzinsung des Anlage-Kapitals nicht angegeben werden.

263—269. Der Betriebs-Ueberschuß ist an die Hauptkasse der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft resp. in den Baufonds geflossen. An die Inhaber von Cöthen-Bernburger Actien werden 2½ Proc. Zinsen gezahlt und jährlich 50 Actien amortisirt.

278. Die Betriebs-Bahnlänge im mittleren Jahresdurchschnitte betrug im Jahre 1865 . . . . 5,₃₂ Meilen,
im Vorjahre dagegen (wirkliche Bahnlänge der Cöthen-Bernburger Eisenbahn) . . . . . 3,₄₀ „
mithin pro 1865 mehr 1,₀₀ Meilen.

279—289. Wegen der bedeutenden Veränderung des Bahngebiets im Jahre 1865 kann eine Vergleichung des Verkehrs und Ertrages mit dem Vorjahre nicht stattfinden.

339—358. Die Beamten der Cöthen-Wegelebener Eisenbahn nehmen an der Pensions- und Unterstützungskasse der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn Theil.

52. Mecklenburgische Eisenbahn.

I. Ueber die **Organisation der Verwaltung** enthält der Jahrgang 1862 der Statistik S. 51 specielle Mittheilungen.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

2c. Das Gehalt des Spezial-Direktors, sowie das des technischen Betriebs-Direktors beträgt 2 800 Thlr. (incl. 300 Thlr. Miethsentschädigung). Außerdem bezieht Ersterer 200 Thlr. und Letzterer 350 Thlr. Reisekosten-Entschädigung. Die 3 übrigen Mitglieder der Direktion sind nicht Beamte, sondern aus den Actionären gewählt und erhalten an Entschädigung: der Vorsitzende 500 Thlr., die beiden anderen Mitglieder je 300 Thlr.

5. Die obersten ausführenden Beamten, der Special-Direktor und der Betriebs-Direktor, sind Mitglieder der Direktion und als solche in Kol. 2b. mitaufgeführt.

84. Hierin sind 100 086 Thlr. Einrichtungskosten des Betriebes enthalten.

88c. Von diesen 1 948 000 Thlrn. bestehen 1 600 000 Thlr. in Prioritäts-Obligationen und 348 000 Thlr. in Schuldverschreibungen zweiter Priorität.

106c. Dies sind combinirte Post- und Gepäckwagen, welche zu ⅓ Eigenthum der Großherzogl. Mecklenburgischen Postverwaltung sind.

154. Diese Meilenzahl ist seit dem Jahre 1855, von wo ab die Leistungen der Achsen notirt sind, zurückgelegt.

166. Jedem Reisenden wird ein Gepäck-Freigewicht von 50 Pfd. gewährt. Dies sowohl, wie auch das Gewicht der Ueberfracht kann einzeln nicht angegeben werden, da beides nicht getrennt notirt wird.

262. Der Bestand aus dem Vorjahre betrug . . . . . 4 398 Thlr.
Hierzu die Beisteuer der Großherzogl. Friedrich-Franz-Eisenbahn zu den Kosten des Bahnhofes Güstrow pro 15. November bis ult. Dezember 1864 von . . . . . 252 „
zusammen 4 650 Thlr.

270—273. Das Deficit des Reservefonds betrug am Schlusse des Jahres 1864 . . . . . 22 881 „
Im Jahre 1865 wurden zur Deckung der Ausgaben dieses Fonds aus dem Erneuerungsfonds vorschußweise entnommen . . . . . 6 896 „
zusammen 29 777 Thlr

276. Außerdem wurden in den Jahren 1864 u. 1865 zusammen 29 777 Thaler Vorschüsse an den Reservefonds gemacht.

53. Mohacs-Fünfkirchener Eisenbahn.

I. **Rechnungs-Periode.** Das Rechnungs- und Betriebsjahr ist nicht mit dem Kalenderjahre identisch, sondern beginnt mit dem 1. Dezember. Die vorliegenden statistischen Notizen beziehen sich auf den Zeitraum vom 1. Dezember 1864 bis ult. November 1865.

II. Ueber die Organisation der **Verwaltung** und das **Bahngebiet** der Mohacs-Fünfkirchener Eisenbahn enthält der Jahrgang 1863 der Statistik S. 207 das Nähere. Veränderungen hiergegen sind auch im Jahre 1865 nicht vorgekommen.

III. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

76 u. 88. Die Höhe des für die Mohacs-Fünfkirchener Eisenbahn concessionirten Anlage-Kapitals kann nicht angegeben werden, weil dasselbe in dem der Eigenthümerin derselben, der ersten K. K. priv. Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft, für ihre sämmtlichen Unternehmungen (Dampfschifffahrt, Eisenbahn, Kohlengruben ꝛc.) concessionirten Kapitale enthalten ist.

Es ist deshalb das bis ult. 1865 verwendete Kapital hier angegeben worden, wobei noch bemerkt wird, daß sich dasjenige der Bahnhöfe und Wärterhäuser in Folge Abschreibung von Inventar-Gegenständen um 736 Thlr. gegen das Vorjahr verringert hat.

135. Zur Ermittelung des Brennstoff-Verbrauchs pro Achsmeile wurde das verbrauchte Holz seinem Brennwerthe nach auf Coaks reducirt, es repräsentiren daher die hier aufgeführten 4,₁₁₃ Z.-Pfd. das pro Achsmeile verbrauchte Quantum Coaks.

238. Dies sind namentlich die Kosten der Wasserversorgung der Lokomotiven.

263. Hier sind die Zinsen und Amortisationsbeträge aufgeführt, welche nach den Rechnungs-Normen der Bahn für das verwendete Anlage-Kapital (Kol. 86) gezahlt werden mußten.

339—358. Eine besondere Pensions- und Unterstützungs-Kasse für die Beamten der Eisenbahn ist nicht vorhanden, dieselben gehören vielmehr dem für die sämmtlichen Beamten der Donau-Dampfschifffahrt-Gesellschaft bestehenden Pensionsfonds an, über welchen das Nähere in der Statistik pro 1862 S. 52 enthalten ist.

Dagegen besteht ein Kranken-Unterstützungs-Verein, welcher ult. 1865 einen Bestand von 1652 Thlrn. hatte.

54. Neisse-Brieger Eisenbahn.

I. **Bahngebiet.** Von Brieg bis zur Paulau-Briegischdorfer Grenze 690 Ruthen = ... 0,₃₃ Meilen läuft die Bahn auf dem doppelgeleisigen Bahnkörper der Oberschlesischen Eisenbahn und geht dann als selbstständige Bahn über Grottkau nach Neisse . . . . . 5,₇₃ „

zusammen 6,₁₀ Meilen.

Für die Mitbenutzung der vorgedachten 0,₃₃ Meilen, welche in den Tabellen (Kol. 11b.) als „gepachtet" aufgeführt sind, sowie für die Benutzung des Bahnhofes in Brieg erhält die Oberschlesische Bahnverwaltung eine jährliche Vergütigung.

II. **Die Betriebsmittel** wurden um eine Lokomotive mit Tender vermehrt, wogegen ein Tender als unbrauchbar ausrangirt worden ist.

III. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

2a. Außer den hier aufgeführten gehören noch 6 stellvertretende Mitglieder zum Direktorium.

5. Die Leitung des Betriebes und der Bauten ist dem Betriebs-Direktor und Ober-Ingenieur der Oppeln-Tarnowitzer Eisenbahn übertragen, welcher hierfür eine Remuneration von 360 Thlrn. erhält.

100b. Dies sind kombinirte Post- und Gepäckwagen. Dieselben gehören dem Königl. Postfiscus, werden aber von der Eisenbahn-Verwaltung mitbenutzt.

229. Die Durchschnittskosten der Bahnverwaltung pro Meile resp. Kilometer sind nach der eigenen Bahnlänge von 5,₃₃ Meilen = 43,₉₁ Kilometern berechnet, weil die in Kol. 11b. als „gepachtet" aufgeführte Bahnstrecke von der Verwaltung der Oberschlesischen Eisenbahn unterhalten wird.

234. Hierin sind auch die Ausgaben für das Wagenschieben enthalten.

256. Dies ist die an die Oberschlesische Verwaltung gezahlte Rente von dem Baukapitale des Bahnhofes Brieg und der Bahn-Anschlußstrecke an denselben (siehe ad I. dieses Berichts).

55. Niederländische Rhein-Eisenbahn.

I. **Rechnungs-Periode.** Das Rechnungs- und Betriebsjahr umfaßt nicht die Periode des Kalenderjahres, sondern beginnt mit dem 1. Mai. Die vorliegenden statistischen Notizen beziehen sich daher auf den Zeitraum vom 1. Mai 1865 bis ult. April 1866.

II. Das **Bahngebiet** ist gegen die Vorjahre unverändert geblieben. Näheres siehe S. 208 der Statistik pro 1863.

III. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

15. Die Betriebs-Eröffnung der einzelnen Bahnstrecken war folgende:

am 28. Dezember 1843 Amsterdam-Utrecht,
„ 17. Juli 1844 Utrecht-Driebergen,
„ 15. März 1845 Driebergen-Beenendaal,
„ 16. Mai 1845 Beenendaal-Arnheim,
am 21. Mai 1855 Utrecht-Gouda,
„ 30. Juli 1855 Gouda-Rotterdam und
„ 15. Februar 1856 Arnheim-Emmerich.

78—85. Es können hier nur annähernde Angaben gemacht werden, weil die Bahnstrecke Amsterdam-Arnheim ursprünglich vom Staate erbaut ist, welcher die betreffenden Notizen der Gesellschaft nicht übergeben hat.

89. Dies sind Prioritäts-Obligationen, welche von Sr. Majestät dem Könige der Niederlande Wilhelm I. aus Seinem Privatschatze zu 4½ Proc. garantirt worden sind.

96d. Außerdem ist noch ein Königlicher Salonwagen vorhanden, welcher auch bei Angabe der Sitzplätze (Kol. 98) unberücksichtigt geblieben ist.

121g. Hierin sind auch die beim Rangiren der Züge zurückgelegten Meilen enthalten.

197. Dies sind Neben-Einnahmen aus dem Personenverkehre.

237. Hierin sind auch die gezahlten Entschädigungen im Güterverkehre enthalten.

265. Diese Dividende ist auf das bis ult. 1865 eingezahlte Actien-Kapital von 11 665 000 Thlrn. vertheilt worden Die nicht ausgegebenen Actien sind ohne Dividenden-Genuß.

339—358. Eine Beamten Pensionskasse ist nicht vorhanden, die hier gemachten Angaben beziehen sich vielmehr auf eine Unterstützungs-Kasse.

56. Niederschlesische Zweigbahn.

I. **Betriebsmittel.** Es wurden im Jahre 1865 angeschafft: 2 vierrädrige und 2 sechsrädrige Personen-, sowie 1 vierrädriger bedeckter Güterwagen, ausrangirt dagegen 3 achträdrige Personen- und 1 vierrädriger bedeckter Güterwagen.

Von den bestellten Lokomotiven wurden am Schlusse des Jahres 2 geliefert, dieselben wurden aber erst im Jahre 1866 dem Betriebe überwiesen.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

123b. u. c. Hierin sind auch die im Jahre 1865 abgelassenen 42 Extra-Personen- resp. 26 Extra-Güterzüge enthalten.

177c. Außerdem wurden noch 14 Leichen befördert.

237. Hierin sind auch die Löhne der Wagenschieber und Bahnhofsarbeiter enthalten.

272a. Diese Summe wurde für Anschaffung von Läutewerken und Errichtung der Häuser für dieselben verausgabt.

276b. Die hier aufgeführten 1099 Thlr. repräsentiren einen Coursverlust bei Werthpapieren.

57. Bahnen der Oesterreichischen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft.

I. Das **Bahngebiet** ist gegen die Vorjahre unverändert geblieben. Dasselbe umfaßt folgende 3 Linien:

a) Die nördliche Staats-Eisenbahn von Brünn und Olmütz über Böhmisch-Trübau, Pardubitz und Prag bis zur Böhmisch-Sächsischen Grenze jenseits Bodenbach . . . . . 63,41 Meilen.
Davon ist die Strecke von Bodenbach bis zur Grenze . . . . . 1,50 „
an die Königl. Sächsische Staats-Eisenbahn-Verwaltung verpachtet, daher im eigenen Betriebe 62,31 Meilen.

b) Die südöstliche Staats-Eisenbahn von Marchegg über Pesth, Czegled, Szegedin und Temesvar bis Bazias an der Donau . . . . . 86,41 Meilen
nebst der von Jassenova abzweigenden Bergwerksbahn nach Oravicza . . 5,34 „
zusammen . . . . 92,15 „
Die Fortsetzung der vorerwähnten Bergwerksbahn von Oravicza über Majdan, Lissawa und Krassowa nach Steyerdorf resp. der Anina von 4,22 Meilen wurde im Jahre 1865 ebenfalls ausschließlich zu Transporten der Gesellschaft benutzt und ist deshalb in die vorliegenden statistischen Notizen nicht aufgenommen worden.

c) Die Wien-Neu-Szönyer Eisenbahn . . . . . 20,33 „

Gesammtlänge aller Bahnlinien 175,33 Meilen
à 7 532 Meter oder 174,11 Oesterr. Meilen à 7 586 Meter.

II. **Anderweitige Besitzungen der Gesellschaft.** Außer den soeben bezeichneten Eisenbahnlinien sind noch verschiedene Berg- und Hüttenwerke und Domainen in Böhmen und im Banate, die Maschinenfabrik, das Amtsgebäude Nr. 7 und das Waarenmagazin Nr. 34 in Wien in das Eigenthum der Gesellschaft übergegangen. Auch hat dieselbe seit dem Juli 1859 zur Hebung des Verkehrs auf der südöstlichen Linie eine Dampfschifffahrts-Verbindung zwischen den Uferstädten Bazias, Semlin, Belgrad und Widdin in einer Entfernung von 13,00 Meilen stromaufwärts und 21,11 Meilen stromabwärts mit 4 Dampfschiffen von 60 Pferdekraft, 17 eisernen Schlepp- und 43 sonstigen Schiffen in's Leben gerufen.

III. Das **Anlage-Kapital** für das gesammte Unternehmen, sowohl die Eisenbahnen als auch Bergwerke und sonstige Besitzungen der Gesellschaft, ist auf Höhe von 400 000 000 Francs = 106 666 666 Thlrn. concessionirt. Davon bestehen in Stamm-Actien 53 333 333 Thlr. und in Prioritäts-Obligationen 53 333 333 Thlr.

Die von der Staatsverwaltung der Gesellschaft gewährleistete Jahresrente von 5,1 Proc. erstreckt sich auf ein Kapital von 53 900 000 Thlrn.

Die Stamm-Actien zu je 200 Fl. Oesterr. Währ. Silber (den Gulden zu 2,3 Francs gerechnet) werden vom Januar 1858 angefangen durch jährliche Verloosung einer bestimmten Anzahl innerhalb 90 Jahren getilgt.

Die Emission der Prioritäts-Obligationen, jede zu 200 Fl. Oesterreich. Währung = 500 Francs, ist derart festgesetzt, daß der Nennwerth derselben mit 3 Proc. verzins't wird. Diese Obligationen wurden ursprünglich mit 275 Francs = 110 Fl. Oesterr. Währ. in Silber, später aber nach den jeweiligen Börsencursen ausgegeben und werden gleich den Stamm-Actien in 90 Jahren durch Verloosung mit ihrem Nennwerthe eingelös't, haben aber an der auf die Stamm-Actien entfallenden Dividende keinen Antheil.

Ende 1865 stellt sich die Berechnung des gesammten Anlage-Kapitals, wie folgt:

1) Werth der im Betriebe befindlichen Eisenbahnen		
a) der nördlichen Linie	39 609 536	Thlr.
b) „ südöstlichen	39 558 080	„
c) „ Bergwerksbahn von Oravicza nach Steyerdorf resp. der Anina	3 162 228	„
d) „ Wien-Neu-Szönyer Linie	9 946 033	„
zusammen	92 275 877	Thlr.
2) Werth der am 31. Dezember 1865 vorräthigen Bau- und Betriebsmaterialien	3 016 396	„
3) Werth der Berg- und Hüttenwerke, Domainen und Fabriken sammt Inventar	20 498 604	„
4) „ „ für die Dampfschifffahrt angeschafften Schiffe ꝛc.	346 845	„
5) „ „ übrigen Realitäten	850 354	„
6) Cassa und diverse Debiteren und Creditoren	5 654 321	„
Ueberhaupt	122 642 397	Thlr.,

wovon auf die Stamm-Actien 61 869 040 Thlr. und auf die Prioritäts-Obligationen 60 773 357 Thlr. zu repartiren sein würden.

IV. **Bahn-Anlagen.**

1) **Geleise.** In mehreren Stationen der nördlichen Linie wurden die Bahnhofs-Geleise um 5032 Klafter und in mehreren Stationen der südöstlichen Linie um 1 243 Klafter vermehrt.

In der Station Neu-Szöny wurden 300 Klftr. und in der Station Lissawa (auf der Steyerdorfer Bahn) 207 Klafter Geleise neu hergestellt.

2) **Stationsbauten.** In der Station Prag wurden die im Jahre 1864 zur Erzielung eines direkten Wasserbezuges aus der Moldau begonnenen Arbeiten vollendet. Außerdem wurden noch Verbesserungen in den Wasserstations-Einrichtungen zu Böhmisch-Brod, Buchowitz, Kralup, Raudnitz und Aussig auf der nördlichen Linie, Tornocz, Perbete, Groß-Maros, Pesth, Kecskemet und Bazias auf der südöstlichen Linie, sowie in Neusiedl und Raab auf der Wien-Neu-Szönyer Linie vorgenommen.

Ferner wurden auf allen 3 Linien 69 Distanz-Signale zur Deckung der Stationen errichtet und die Errichtung elektrischer Läutewerke fortgesetzt, so daß jetzt im Ganzen 114,8 Meilen mit Läutewerken versehen sind.

V. **Betriebsmittel.** Außer der Herstellung von 2 eisernen Lastwagen zur Beförderung von schweren Lasten fand eine Vermehrung der Betriebsmittel im Jahre 1865 nicht statt.

VI. Außer der **Beamten-Pensionskasse** (Kol. 339—358 der Tabellen) besteht noch eine Kasse für Pension und Unterstützung der Diener und Arbeiter der Oesterreichischen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft unter dem Titel „Provisions- und Unterstützungs-Institut für Diener und Arbeiter der k. k. priv. Oesterreichischen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft", welche ult. 1865 mit einem Bestande von 491 109 Thlrn. abschloß.

VII. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

Alle 3 Linien.

77—85. Eine Vertheilung des Anlage-Kapitals auf die einzelnen Bautitel kann (mit Ausnahme der Betriebsmittel) nicht stattfinden, weil die Bahnen bereits im vollendeten Zustande für eine runde Summe übernommen worden sind.

119. Dies sind die Anschaffungskosten der Untergestelle, Omnibus- und Correspondenzwagen, Militair-Einrichtungs-Gegenstände, Wagen-Signallaternen, Wagenkuppeln, Wärmflaschen, Theerdecken und Fruchtsäcke.

165, 177a. u. c. 178a. Außerdem wurden noch befördert mit Militair-Transporten:

3 706 Ctr. Gepäck, 9 Wagen u. Kanonen u. 594 Pferde auf der nördlichen Linie,
11 188 „ „ 43 „ „ 1663 „ „ „ südöstlichen „
56 „ „ 1 „ „ 244 „ „ „ Wien-Neu-Szönyer Linie.

mit Extrazügen { 237 Ctr. Gepäck, 2 Equipagen u. 70 Pferde auf der nördlichen Linie und
1 593 „ „ 49 „ 318 „ „ „ südöstlichen Linie

197. In dieser Summe sind auch die Einnahmen für die vorstehend aufgeführten, mit Militair- und Extrazügen beförderten Gepäckstücke, Wagen ꝛc., Equipagen und Pferde enthalten. Dieselben betragen bei der nördlichen Linie 10 181 Thlr., bei der südöstlichen Linie 21 965 Thlr. und bei der Wien-Neu-Szönyer Linie 54 Thlr.

223. Die Heizung der Wärterhäuser haben die Bahnwärter auf eigene Kosten zu bestreiten.

Nördliche Linie.

224. Diese Summe umfaßt die für alle 3 Linien gezahlte Feuerversicherungs-Prämie.

Alle 3 Linien.

232 u. 234. Dies sind die Kosten der verwendeten Materialien, die bezüglichen Arbeitslöhne sind dagegen in Kol. 230 enthalten, weil sie nicht speziell ermittelt werden können.

242 u. 243. Die Wagenmiethe u. die Entschädigungen im Güterverkehre in Verbindung mit den gewährten Frachtrabatten werden von den betreffenden Einnahmen von vorne herein in Abzug gebracht.

Nördliche Linie.

250 u. 252. Diese Summen repräsentiren die für alle 3 Linien bezahlten Gerichtskosten, Stempel, Porto, Inserate und die Kosten der Heizung ꝛc. der Verwaltungs-Gebäude.

Alle 3 Linien.

253. In dieser Summe sind enthalten: die Kosten für die Erhaltung und Erneuerung der Einrichtungsstücke für die Verwaltungslokalitäten, Miethszinse, Unterstützungen, Wohlthätigkeitsspenden und verschiedene allgemeine Unkosten.

261a. Dem Ueberschusse aller 3 Linien von 3 592 639 + 3 959 069 + 403 928 = . . . 7 955 636 Thlrn. treten noch hinzu die Ueberschüsse:

a) aus dem Betriebe der Steyerdorfer Bahn von . . . . . 76 632 „
b) „ „ „ der Bergwerke, Domainen und der Maschinenfabrik von 118 616 „
sowie an diversen Zinsen . . . . . 235 732 „

Diese . . . . . 8 386 616 Thlrn.

nebst den in Kol. 262 aufgeführten, dem Reservefonds entnommenen 19 110 Thlrn. sind in den Kol. 263—269 als verwendet nachgewiesen.

263b. Zur Amortisation von 353 Stück Stamm-Actien sind 49 243 Thlrn. und zur Amortisation von 2094 Stück Prioritäts-Obligationen 304 326 Thlr. verausgabt worden.

264. Die hier aufgeführte Summe repräsentirt die Einkommensteuer für die Eisenbahnen, Berg-, Hüttenwerke und Domainen, Grund- und Erwerbsteuer für dieselben, sowie Stempel und Uebertragungs-Gebühren.

270. Die Differenz zwischen dem hier vorgetragenen und dem in der Statistik pro 1864 Kol. 270 nachgewiesenen Bestände ist in Kol. 262 mit 19 110 Thlrn aufgeführt.

272a. Dies sind Kosten der Neuanfertigung und des Umtausches der Obligationen.

348 u. 358. Die in Kol. 348 aufgeführten 1039 Thlr. sind an die in Kol. 358 aufgeführten 6 Wittwen als einmalige „Abfertigung" gezahlt worden.

58. Oppeln-Tarnowitzer Eisenbahn.

I. **Verwaltung.** Die Direktion der Oppeln-Tarnowitzer Eisenbahn-Gesellschaft hat ihren Sitz in Breslau; die spezielle Verwaltung der Bahn und der Hauptkasse befinden sich in Oppeln unter der Leitung eines Betriebs-Direktors, der zugleich Ober-Ingenieur ist und das Amt eines Spezial-Direktors mitverwaltet.

Mit der ertheilten Concession zum Bau der „Rechten Oder-Ufer-Eisenbahn" sind auch gleichzeitig die erforderlich gewordenen Nachträge zum Gesellschafts-Statut unterm 13. November 1865 Allerhöchst bestätigt worden.

Nach denselben besteht die Direktion nunmehr aus 7 Mitgliedern und 3 Stellvertretern und der bisherige Ausschuß — jetzt Aufsichtsrath benannt — aus 9 Mitgliedern und 2 Stellvertretern.

Die Firma der Gesellschaft wird nach erfolgter Bauausführung in „Rechte Oder-Ufer-Bahn-Gesellschaft" umgeändert werden.

II. **Betrieb.** Der gemäß des mit der Königl. Direktion der Oberschlesischen Eisenbahn abgeschlossenen Vertrages im Jahre 1864 übernommene Fahrdienst auf der Zweigbahn Tarnowitz-Morgenroth, bestehend in Beförderung eines Zuges von Tarnowitz nach Morgenroth und eines Zuges von Morgenroth nach Tarnowitz, ist auch im Jahre 1865 unter denselben Verhältnissen ausgeführt worden, welche im Jahrgange 1864 der Statistik S. 236 näher beschrieben sind.

Die Leistungen des Betriebs-Materials auf der 2,5 Meilen langen Tarnowitz-Morgenrother Strecke im Jahre 1865 bestanden in 1674 Meilen, welche gemischte Züge zurücklegten, und 7 Meilen Leerfahrten. Erstere Summe ist in Kol. 121d. und letztere in Kol. 121g mitenthalten. Die von der Oberschlesischen Eisenbahn-Verwaltung gezahlte Entschädigung betrug 2898 Thlr. (in Kol. 212 mitenthalten) und die für Abnutzung der Betriebsmittel dem Erneuerungsfonds überwiesene Summe 1583 Thlr.

III. **Neue Bahnlinien.** Durch Concessions- und Bestätigungs-Urkunden vom 11. Juli und 13 November 1865 ist der Oppeln-Tarnowitzer Eisenbahn-Gesellschaft die landesherrliche Concession zur Ausführung der von ihr projektirten Erweiterungen ihres Unternehmens, der sogenannten „Rechten Oder-Ufer-Eisenbahn", bestehend in folgenden Eisenbahnlinien, ertheilt worden.

1) von Bosowska bei Station Kolonowska der Oppeln-Tarnowitzer Eisenbahn über Kreuzburg, Namslau und Oels nach Breslau mit Anschluß an die dort vorhandenen Eisenbahnen;
2) vom Bahnhofe zu Tarnowitz über Beuthen, Laurahütte, Klein-Dombrowka und Wilhelminenhütte nach Emanuelsegen zum Anschlusse an die dortige Kohlengrube mit einer Zweigbahn nach der Kattowitz-Hohenlohehütter Eisenbahn, einer Zweigbahn zum Anschlusse an die Warschau-Wiener Eisenbahn bei Sosnowice und einer Zweigbahn nach Paulshütte zum Anschlusse an die Bahn nach Louisenglücks-Grube;
3) von Emanuelsegen über Paprotzan und Pleß nach Dziedzitz zum Anschlusse an die Kaiser Ferdinands Nordbahn mit einer Zweigbahn von Paprotzan nach Mittel-Lazisk und Trautscholdsegen-Grube zum Anschlusse an diese Grube und die Wilhelmsbahn.

Die Spezial-Projekte für die neuen Bahnbauten wurden sofort nach erlangter Concession in Angriff genommen, der Bahnbau selbst aber theils auf der Linie Kreuzburg-Kolonowska, theils auf der Linie Breslau-Oels erst mit dem Frühjahr 1866 begonnen.

Bis ult. 1865 waren für die Vorarbeiten ꝛc. 14956 Thlr. verausgabt.

Das für diese Bauten erforderliche Actien-Kapital ist auf 12500000 Thlr. normirt und wird durch Emission von 25000 Stück Stamm-Actien à 200 Thlr. und 37500 Stück 5procentiger Prioritäts-Stamm-Actien à 200 Thlr. aufgebracht.

Eine Ausgabe von diesen Actien hat im Jahre 1865 noch nicht stattgefunden.

IV. **Erläuterungen zu den Tabellen**, und zwar zu Kolonne:

2a. Außerdem gehören noch 3 stellvertretende Mitglieder zur Direktion.

81a. Hierin sind auch die Anlage-Kosten der Wärterbuden, Wärter-Wohnhäuser und Abtheilungszeichen enthalten.

121d u. g. Ebenso sind hierin die Leistungen der Lokomotiven auf der Tarnowitz-Morgenrother Zweigbahn enthalten. (siehe ad II. dieses Berichts).

237. In dieser Summe sind auch die Ausgaben für das Verschieben der Wagen enthalten. Es werden nämlich die Arbeiter, welche das Verschieben der Wagen nicht vollständig beschäftigt, gleichzeitig zum Verladen der Güter verwendet.

59a. Pfälzische Ludwigsbahn.

I. **Rechnungs-Periode.** Das Rechnungs- und Betriebsjahr umfaßt nicht die Periode des Kalenderjahres, sondern beginnt mit dem 1. Oktober. Die vorliegenden statistischen Notizen beziehen sich auf den Zeitraum vom 1. Oktober 1864 bis ult. September 1865.

Mit dem Jahre 1866 tritt indessen das Kalenderjahr an seine Stelle.

II. **Organisation der Verwaltung.** Mit der Verwaltung der Pfälzischen Ludwigsbahn ist zugleich die Betriebsleitung und Verwaltung der Pfälzischen Maximiliansbahn und der am 6. Mai 1865 dem Betriebe übergebenen Neustadt-

Dürkheimer Eisenbahn vereinigt. Das Nähere hierüber ist in dem Jahrgange 1862 der Statistik S. 55 und den vorhergehenden Jahrgängen enthalten, welche Verhältnisse durch den Hinzutritt der Neustadt-Dürkheimer Eisenbahn eine Aenderung nicht erlitten haben.

III. Das **Bahngebiet** ist gegen das Vorjahr unverändert geblieben. Dasselbe umfaßt:

1) die Hauptbahn von der Preußischen Grenze bei Bexbach über Ludwigshafen bis zur Hessischen Grenze bei Worms . . . . . 16,₅₀ Meilen,
(die Fortsetzung von der Grenze bis Worms von 0,₁₂ Meilen befindet sich im Betriebe der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft, welcher sie eigenthümlich gehört);

2) die Zweigbahnen a) Schifferstadt-Speyer . . . . . 1,₂₁ „
b) Homburg-Zweibrücken . . . . . 1,₁₈ „
c) Speyer-Germersheim . . . . . 1,₀₀ „

zusammen 21,₀₉ Pr. M. = 158,₆₀ Kilom.

IV. **Neue Bahnlinien.** Von der Zweigbahn Homburg-St. Ingbert wurde die 1,₂ Meilen lange Strecke von Schwarzenacker bis Hassel am 26. November 1866 dem Betriebe übergeben.

Die Landstuhl-Kuseler Zweigbahn hat die Genehmigung der Staatsregierung erhalten, auch wurde mit dem Bau bereits begonnen. Dieselbe wird von einer besonderen Gesellschaft, welche die Firma „Pfälzische Nordbahnen" führt, erbaut.

Die Rheinbrücke zwischen Ludwigshafen und Mannheim schreitet im Bau rüstig vorwärts, die Eisenbahnbrücke für doppeltes Geleise ist vollendet und wird in den ersten Tagen des Monats Februar 1867 dem Güter- und Kohlenverkehre übergeben werden, wodurch die Trajekt-Anstalt entbehrlich wird.

Das Projekt der Zweigbahn Winden-Bergzabern ist nach dem System der sogenannten Vicinalbahnen umgearbeitet und unterliegt der Königl. Regierung zur Genehmigung.

Die übrigen Eisenbahnprojecte haben bis jetzt eine Erledigung durch die Königl. Regierung nicht erhalten.

V. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

15. Auf der Hauptbahn wurde der Betrieb auf der ganzen Linie am 25. August 1849 eröffnet. Die Zweigbahnen wurden, und zwar Homburg-Zweibrücken am 15. Mai 1857 und Speyer-Germersheim am 14. März 1864 dem Betriebe übergeben.

121g. Hierin sind auch beim Rangirdienst zurückgelegte Meilen enthalten.

123. Dies sind die auf der Hauptbahn abgelassenen Züge.

140. Dieser Procentsatz kann nur annähernd angegeben werden, weil die von den beförderten Militairpersonen ꝛc. zurückgelegten Personenmeilen nicht notirt werden.

146. Desgl. hier, wegen der nicht notirten Centnermeilen der Equipagen und des Viehes.

237. Hierin sind auch die gezahlten Arbeitslöhne für Wagenschieben ꝛc. enthalten.

245. In dieser Summe sind enthalten: 6820 Thlr. Vergütigung an die Königl. Saarbrücker Eisenbahn für den Antheil der Pfälzischen Ludwigsbahn an den Betriebskosten der Station Neunkirchen, 8601 Thlr. Schadenersatz und Restitutionen aller Art und 23 399 Thlr. Kosten des Rhein-Trajekts zwischen Ludwigshafen und Mannheim.

336. Der Betrieb der Trajekt-Anstalt wurde durch Eisgang 7 Tage unterbrochen.

59b. Pfälzische Maximilians-Bahn.

I. **Rechnungs-Periode.** Das Rechnungs- und Betriebsjahr beginnt, wie bei der Pfälzischen Ludwigsbahn, mit dem 1. Oktober. Die vorliegenden statistischen Notizen beziehen sich auf den Zeitraum vom 1. Oktober 1864 bis ult. September 1865.

II. Die **Verwaltung** und **Betriebsleitung** der Maximiliansbahn ist mit derjenigen der Pfälzischen Ludwigsbahn vereinigt, worüber dort unter No. II. resp. in dem Jahrgange 1862 der Statistik S. 55 das Nähere mitgetheilt ist.

III. Das **Bahngebiet** ist gegen das Vorjahr unverändert geblieben. Dasselbe umfaßt:

1) die Hauptbahn von Neustadt über Winden nach Weißenburg von . 6,₂₂ Meilen,
2) die Zweigbahn von Winden nach Maximiliansau von . . . . . 2,₁₁ „

zusammen 8,₃₃ Pr. M. = 62,₀₀ Kilometer.

Die nach dem System des Ober-Ingenieurs Cas. Basler ausgeführte Eisenbahn-Schiffbrücke über den Rhein bei Maximiliansau wurde am 8. Mai 1865 für den Eisenbahnbetrieb und für den gewöhnlichen Straßenverkehr eröffnet und hat sich als vorzüglich bewährt.

IV. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

123. Dies sind die auf der Hauptbahn abgelassenen Züge.

140. Dieser Procentsatz kann nur annähernd angegeben werden, weil die von den beförderten Militairpersonen ꝛc. zurückgelegten Personenmeilen nicht notirt werden.

146. Ebenso hier, wegen der nicht notirten Centnermeilen der Equipagen und des Viehes.

157. Dies ist die Differenz zwischen gezahlten und empfangenen Wagenmiethen.

237. Hierin sind auch die gezahlten Arbeitslöhne für Wagenschieben ꝛc. enthalten.

245. In dieser Summe sind enthalten: 1 368 Thlr. Vergütigung an die Pfälzische Ludwigsbahn für Benutzung des Bahnhofes Neustadt, 3788 Thlr. u. 3014 Thlr. Vergütigung an die Französische Ostbahn für die Be-

nutzung des Bahnhofes Weißenburg resp. der Bahnstrecke von der Bayerischen Grenze bis Weißenburg, 9010 Thlr. Vergütigung an dieselbe für den Antheil an den Betriebskosten der Station Weißenburg und 1778 Thlr. Entschädigungen und Restitutionen aller Art.

265. Der Ueberschuß reichte zur Verzinsung des vom Staate mit 4,5 Proc. garantirten Actien-Kapitals nicht aus, derselbe mußte vielmehr in Folge der übernommenen Zins-Garantie 16 829 Thlr. (0,11 Proc.) zuschießen.

289. Einschließlich des Staatszuschusses betrug die Dividende 4,5 Proc.

59c. Neustadt-Dürkheimer Eisenbahn.

I. **Rechnungs-Periode.** Das Rechnungs- und Betriebsjahr beginnt, wie bei der Pfälzischen Ludwigsbahn, mit dem 1. Oktober. Die vorliegenden statistischen Notizen beziehen sich auf den Zeitraum von der Eröffnung der Bahn am 6. Mai bis ult. September 1865, also auf 148 Tage.

II. Die **Verwaltung** und **Betriebsleitung** der Neustadt-Dürkheimer Eisenbahn ist mit derjenigen der Pfälzischen Ludwigsbahn vereinigt.

III. Das **Bahngebiet** umfaßt die am 6. Mai 1865 dem Betriebe übergebene Strecke von Neustadt über Mußbach, Deidesheim und Wachenheim nach Dürkheim von 2,065 Preuß. Meilen à 7532 Meter = 15,55 Kilometer oder 2,10 Meilen à 7 407,107 Meter. (Letzteres Maaß ist für die Pfälzischen Bahnen das landesübliche.)

Der mittlere Jahresdurchschnitt berechnet sich auf 0,437 Meilen, ist aber bei Berechnung der Durchschnitts-Ergebnisse „pro Meile" unberücksichtigt geblieben, weil die Betriebs-Resultate der ganzen Bahn überhaupt nur einen Zeitraum von 148 Tagen umfassen, eine Vergleichung mit den übrigen Vereinsbahnen, deren Betriebs-Resultate sich auf ein volles Jahr beziehen, also nicht stattfinden kann.

Ueber die Fortsetzung der Bahn von Dürkheim über Grünstadt nach Monsheim zum Anschluß an die Hessische Ludwigsbahn ist von der Königl. Staats-Regierung eine Entschließung bis jetzt nicht erfolgt.

IV. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

76. Außer dem hier aufgeführten Actien-Kapitale hatte die Gesellschaft noch eine Einnahme von 51 318 Thlr. an Zinsen.

121—269. Die hier aufgeführten Notizen beziehen sich auf einen Zeitraum von 148 Tagen, sind also zu Vergleichungen mit denen der übrigen Vereinsbahnen, welche den Zeitraum eines Jahres umfassen, nicht geeignet und deshalb durch kleineren Zahlendruck dargestellt.

122. Für die mit den Material- und Arbeitszügen transportirten Gütern erfolgte eine Bezahlung nicht, es sind deshalb bei den Durchschnittsberechnungen Kol. 125b, 129c, u. 137b . . . 7777 Meilen, bei denjenigen der Kol. 214b, 247a u. 258b dagegen 3 056 Nutzmeilen als Divisior in Ansatz gebracht.

278—289. Wie bereits ad III. dieses Berichts angeführt, wurde die Bahn am 6. Mai 1865 dem Betriebe übergeben.

60. Rheinische Eisenbahn.

I. **Bahngebiet.** Dasselbe umfaßte ult. 1865 folgende Linien:

1) Köln-Bonn-Koblenz-Bingerbrück (Mitte der Nahebrücke)	20,10	Meilen,
2) Köln-Crefeld-Cleve	15,62	„
3) Köln-Aachen-Herbesthal (11,21 M.) und von Herbesthal bis zur Grenze (0,05 M.)	11,26	„
4) Koblenz-Oberlahnstein	1,02	„
5) Düren-Euskirchen (4,04 M.) mit der am 27. Juni 1865 eröffneten Fortsetzung von Euskirchen nach Mechernich (1,47 M.), zusammen	5,51	„
6) die Zweigbahn Herbesthal-Eupen	0,70	„
7) die am 19. April 1865 eröffnete Strecke von Cleve bis zur Niederländischen Grenze bei Elten	1,00	„
8) die am 10. August ejsd. a. eröffnete Strecke von Cleve bis zur Niederländischen Grenze bei Cranenburg	1,49	„
zusammen	58,13	Meilen.
Hiervon gehen ab: die in den Linien ad 1. 2 u. 3 berechnete Kölner Stadtbahn von 2 × 0,15 = 0,30 Meilen		
und die in den Linien ad 2 u. 3 mitgerechnete Strecke auf dem Central-Güterbahnhofe in Köln von 1 × 0,07 0,07 „		
zusammen	0,37	„
verbleiben	58,15	Meilen.
Hierzu kommen noch die Strecken:		
von der Trankgassen-Station Köln bis zum Central-Güterbahnhofe	0,13	„
und von dem Bahnhofe Pantaleon bis zur Ringbahn	0,11	„
Ueberhaupt	58,31	Meilen.

Uebertrag 58,₇₁ Meilen.

Außerdem hat die Gesellschaft auf Grund von Verträgen den Betrieb auf folgenden Strecken nach besonderen Abrechnungs-Bestimmungen zu führen:

1) auf der am 19. April 1865 eröffneten Strecke von der Niederländischen Grenze bei Elten bis Zevenaar . . . . . 0,₄₈ „
welche gemeinschaftliches Eigenthum der Rheinischen und Niederländischen Rhein-Eisenbahn-Gesellschaft ist;

2) auf der am 10. August 1865 eröffneten Strecke von der Niederländischen Grenze bei Cranenburg bis Nymwegen . . . . . 1,₄₁ „
welche Eigenthum der Nymwegener Eisenbahn-Gesellschaft ist.

Im Betriebe der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft befinden sich also . . . . . 61,₂₃ Meilen,
für welche sich mit Rücksicht auf die Eröffnungszeiten der Strecken Euskirchen-Mechernich, Cleve-Zevenaar und Cleve-Nymwegen ein mittlerer Jahresdurchschnitt von . . . . . 57,₄₄ „
berechnet.

Von den der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft concessionirten Linien befanden sich ult. 1865 im Bau:
Mechernich-Call 1,₀₂ Meilen und Osterrath-Essen 5,₂₁ Meilen.

II. Die **Betriebsmittel** wurden im Jahre 1865 vermehrt um 26 Lokomotiven, 86 vierrädrige Personenwagen, 15 vierrädrige Gepäckwagen, 50 bedeckte und 635 offene vierrädrige Güterwagen; dagegen wurden zurückgestellt 1 vierrädriger und 12 sechsrädrige Personenwagen, 3 bedeckte und 9 offene vierrädrige Güterwagen.

III. **Erläuterungen zu den Tabellen**, und zwar zu Kolonne:

2a. Außerdem gehören 6 stellvertretende Mitglieder zur Direktion.

86 u. 87. Hierin befinden sich auch die Ausgaben für die noch im Bau begriffenen Linien; es ist deshalb das verwendete Anlage-Kapital pro Meile resp. Kilometer Bahnlänge nur annähernd richtig.

88a u. c. Hiervon waren bis ult. 1865 begeben: 20 110 000 Thlr. Stamm-Actien und 18 632 000 Thlr. Prioritäts-Obligationen.

89. Es sind vom Staate garantirt: 1 250 000 Thlr. Prioritäts-Obligationen mit 3½ Proc., 3 500 000 Thlr. Prioritäts-Obligationen zum Bau der festen Rheinbrücke bei Coblenz und der dazu gehörigen Stadtbahn mit 4½ Proc., welches Kapital aber für den Bau nicht absorbirt worden ist, und 750 000 Thlr. Prioritäts-Obligationen zum Bau der Bahn von Ehrenbreitstein nach Herchheim mit 4 Proc.

121g. Dies sind die beim Rangiren der Züge zurückgelegten Meilen, welche nach Stunden notirt und nach bestimmten Sätzen auf Meilen reducirt werden.

125. Zum Anheizen der Lokomotiven wurden Reiserwellen verwendet. Dieselben sind auf Holz reducirt, wobei 1 Reiserwelle = 1 Cbfß. Holz gerechnet worden ist.

137a u. b. Die Kosten der Material- und Arbeitszüge werden aus dem Baufonds bestritten, es sind deshalb hier nur die Kosten der bei den gewöhnlichen Zügen (412 347 Meilen) verbrauchten Brennmaterialien in Ansatz gebracht und hiernach die Kosten pro Nutzmeile berechnet worden.

220. Hierin sind auch die Unterhaltungskosten der Signale enthalten.

227. In dieser Summe sind enthalten: die Kosten des Rhein-Trajekts bei Griethausen (auf der Strecke Cleve-Zevenaar), die Prämien an Bahnbeamte für Betheiligung an der Bahn-Unterhaltung und die Vergütigung an die Nassauische Bahnverwaltung für die Mitbenutzung des Bahnhofes Oberlahnstein.

237. Hierin sind auch die Kosten der An- und Abfuhr der Güter enthalten.

238. Diese Summe enthält die Kosten der Bedienung und Unterhaltung der Wasserhebe-Maschinen, die Kosten der Unterhaltung der Lokomotiv-, Wagen- ꝛc. Schuppen und der in denselben befindlichen Utensilien, die Unterhaltungskosten der Wasserkrähne, Schläuche, der Utensilien auf den Lokomotiven und Tendern, der Zug-Utensilien und schließlich die Vergütigung an die Belgische Staatsbahn-Verwaltung für Traktion der Züge zwischen Ronheide und Herbesthal von 7 622 Thlrn.

243. Werden von den Entschädigungen im Güterverkehre die Einnahmen an Prämien für höhere Werthversicherung in Abzug gebracht, dann verbleiben 401 Thlr., welche hier in Ausgabe gestellt sind.

253. Hierin sind 13 262 Thlr. Kommunal-Einkommensteuern und 6448 Thlr. Zuschuß zur Pensionskasse enthalten.

256. Wie bereits ad I. dieses Berichts erwähnt, wird der Betrieb auf den gepachteten Bahnstrecken nach besonderen Abrechnungs-Bestimmungen geführt, ein Zins für dieselben aber nicht entrichtet.

267. Von der hier aufgeführten Summe sind dem neu begründeten Pensions-Verein 20 000 Thlr. und der ebenfalls neu begründeten Krankenkasse der Beamten 5000 Thlr. durch Beschluß der General-Versammlung der Actionäre bewilligt worden, die betreffenden Summen erscheinen aber erst im Jahre 1866 bei den betreffenden Fonds in Einnahme.

269. Ebenso ist Seitens der General-Versammlung der Actionäre beschlossen worden, die hier aufgeführte Summe dem Reserve- und Erneuerungsfonds für das Jahr 1866 zu überweisen.

278. Es waren im Betriebe ult. 1865 überhaupt 61,₂₃ Meilen und im mittleren Jahresdurchschnitt 57,₄₄ Meilen,
dagegen ult. 1864 „ 53,₄₃ „ „ „ „ „ 49₃₄, „
pro 1865 also mehr überhaupt 7,₈₀ Meilen und im mittleren Jahresdurchschnitt 7,₆₀ Meilen.

329b. Dies sind die seit dem Jahre 1863 vorgekommenen Schienenbrüche, die in den früheren Jahren stattgehabten sind nicht notirt.

61. Bahnen der Oesterreichischen Südbahn-Gesellschaft.

I. Das **Bahngebiet** umfaßte ult. 1865 folgende Linien:

A. 1) Die Südbahn Wien-Triest . . . . . 76,58 Meilen,
mit den Zweigbahnen: Mödling-Laxenburg . . . . . 0,61 „
und Wr. Neustadt-Oedenburg . . . . . 4,24 „
81,43 Meilen;

2) deren Flügelbahnen:
a) Steinbrück-Sissek . . . . . 16,77 „
b) Marburg-Klagenfurt-Villach . . . . . 21,97 „
c) die am 1. Juni 1865 eröffnete Zweigbahn Agram-Carlstadt von . . . 6,50 Meilen, welche aber im Jahre 1865 für Rechnung des Baufonds betrieben wurde und deshalb in die vorliegenden Tabellen nicht aufgenommen ist.

3) Die Ungarischen Flügelbahnen:
a) Pragerhof-Kanizsa-Stuhlweißenburg-Ofen . . . . . 43,91 „
b) Stuhlweißenburg-Neu-Szöny . . . . . 10,97 „
c) die am 21. September 1865 eröffnete Linie Oedenburg-Groß-Kanizsa von 21,76 Meilen, welche im Jahre 1865 ebenfalls für Rechnung des Baufonds betrieben wurde und deshalb in die vorliegenden Tabellen nicht aufgenommen ist.

zusammen 175,03 Meilen.

B. Die Nordtiroler Bahn von der Bayerischen Grenze bei Kufstein bis Innsbruck 10,04 Meilen,
wovon die Strecke von der Grenze bis Kufstein . . . . . 0,29 „
an die Bayerische Staats-Eisenbahn-Verwaltung verpachtet ist, so daß im eigenen Betriebe verbleiben . . . . . 9,75 „

C. 1) Die Südtiroler Bahn a) im Betriebe: Verona-Botzen . . . . . 19,90 Meilen,
b) im Bau: Botzen-Innsbruck . . 16,5 M.

2) die Venetianische Bahn von Nabresina über Padua und Verona nach Peschiera . . . . . 43,91 M.

3) die Zweigbahnen a) Mestre-Venedig . . . . . 1,11 „
b) Verona-Mantua . . . . . 4,77 „

49,69 „

zusammen . . . 69,59 „

Die Zweigbahn Padua-Rovigo von . . . . . 5,707 M.
wurde am 11. Juni 1866 eröffnet.

Gesammtlänge aller Bahnlinien 254,39 Meilen.

II. **Bahn-Anlagen.**

a. **Südbahn.**

1. **Brücken.** Im Jahre 1865 wurden 52 Brücken reconstruirt, so daß am Schlusse des Jahres von den in Angriff genommenen 350 Objekten 314 umgebaut waren.

Die große Draubrücke bei Marburg, die wichtigste unter allen Reconstruktionsbauten, wurde vollendet und dem Betriebe übergeben.

2. **Oberbau.** Das zweite Geleise wurde in einer Länge von 3,9 Meilen hergestellt, auf einer Strecke von 12 Meilen Länge das Schienengeleise und auf 3,4 Meilen Länge das Schotterbett erneuert.

Auch wurde der Oberbau in den Stationen vielfach ganz umgestaltet und durch die Legung kleiner Drehscheiben vervollständigt.

3. **Stationsbauten.** Die in den Bahnhöfen von Baden, Gloggnitz, Mürzzuschlag, Marburg, Cilli, Steinbrück und Nabresina vorgenommenen Reconstruktionsbauten wurden im Jahre 1865 vollendet; in den Stationen Neustadt, Laibach und Graz sind dieselben weit vorgerückt.

Die Vergrößerung des Wiener Güterbahnhofes ist in Angriff genommen, nachdem die erforderlichen Grundflächen unter günstigen Bedingungen angekauft worden sind.

Alle Stationen und Abzweigungspunkte sind mit drehbaren Distanz-Signalen versehen. Auch wurden 4000 Klftr. Einfriedigungen hergestellt.

b. **Südtiroler Linie.**

Die Grunderwerbung auf der Brennerbahn Botzen-Innsbruck wurde im Jahre 1865 gänzlich vollendet, auch die Bauarbeiten daselbst lebhaft gefördert.

Die für die Vollendung der Tunnels erforderliche Zeitdauer hat natürlicher Weise das Maß des Baubetriebes der übrigen Arbeiten bestimmen müssen, da diese letzteren eben vollendet sein sollen, wenn der letzte Tunnel fertig wird.

Es ist Aussicht vorhanden, daß diese Linie im Jahre 1867 dem Betriebe wird übergeben werden können.

III. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

Alle 3 Linien.

76. Diese 100 000 000 Thlr. sind das für das ganze Unternehmen der Gesellschaft (einschließlich der in der Lombardei und in Central-Italien belegenen Linien) concessionirte Anlagekapital in Stamm-Aktien; der durch Anleihen aufzubringende Theil desselben ist concessionsmäßig nicht beschränkt.

77—87. Das verwendete Anlage-Kapital kann nicht angegeben werden, weil die Gesellschaft fertige Linien übernommen hat, über deren Baulosten ihr die erforderlichen Notizen fehlen. Das von der Gesellschaft verwendete Kapital zum Ausbau der sämmtlichen vom Staate übernommenen Linien, einschließlich der Lombardischen von 62,8 Meilen und der Central-Italienischen von 38,7 Meilen, der Werth der Material-Vorräthe, Kalkfabriken und Liegenschaften, der Kaufpreis für die Lombardisch-Venetianischen Linien, sowie die bereits geleisteten Ratenzahlungen auf den Kaufpreis der Südbahn betrugen ult. 1865 . . . 245 459 646 Thlr.

88c. Diese Summe repräsentirt den Betrag der bis ult. 1865 ausgegebenen Prioritäts-Obligationen.

89. Das am Schlusse eines jeden Jahres verwendete Anlage-Kapital der einzelnen Gruppen des Bahnnetzes ist vom Staate mit 5,2 Proc. garantirt.

Nordtiroler.

96d. Hierunter befinden sich 1 Hof- und 1 Salonwagen, welche bei Angabe der Sitzplätze (Kol. 98 u. 99) und bei den Leistungen der Personenwagen (Kol. 138 u. 139) außer Berechnung geblieben sind.

Südbahn, Venetianische u. Südtiroler.

100a u. d. Hierin sind auch die Postwagen enthalten, wovon auf die Südbahn 12 und auf die Venetianische ꝛc. 25 kommen.

Venetianische und Südtiroler.

123b u. c. In Kol. 123b ist die Anzahl der Personen- und gemischten Züge aufgeführt, weshalb sich die Angabe in Kol. 123c auch nur auf die abgelassenen Güterzüge bezieht.

149c. Im Güterverkehre waren größtentheils Wagen der Südbahn im Gebrauch. Die von denselben zurückgelegten Achsmeilen sind aber bereits in Kol. 144a mitaufgeführt, weil die von den eigenen Wagen auf fremden Bahnen und die von fremden Wagen auf der eigenen Bahn zurückgelegten Achsmeilen nicht speziell notirt werden.

Südbahn.

164a. Dies sind die im Binnenverkehre beförderten und im direkten Verkehre abgegangenen Personen.

168a, 170a, 171a, 172a u. 173a. Ebenso sind hier die im Binnenverkehre beförderten und im direkten Verkehre abgegangenen Güter aufgeführt.

196a, 201a, 203a und 204a. Es sind deshalb hier die Einnahmen für die im Binnenverkehre beförderten und im direkten Verkehre abgegangenen Personen und Güter notirt, wogegen sich

196b, 201b, 203b u. 204b die hier aufgeführten Einnahmen nur auf die im direkten Verkehre angekommenen Personen und Güter beziehen.

Venetianische u. Südtiroler.

236. Hierin sind auch die Beleuchtungskosten der Stationen enthalten.

Alle 3 Linien.

261a. Dem Betriebs-Ueberschusse aller 3 Linien von 8 104 230 + 133 881 + 1 675 776 = 9 913 887 Thlrn. treten noch hinzu: die Betriebs-Ueberschüsse des Italienischen (außerösterreichischen), nicht

zum Vereine gehörigen Netzes von	5 503 072	„
sowie an Zinsen und nachträglichen Einnahmen aus den vorhergehenden Betriebs-Jahren	145 764	„
und „an Zinsen zu Lasten des Baukapitals"	1 260 960	„
zusammen	16 823 683	Thlr.
Hiervon ab die allgemeinen Kosten der Gesellschaft mit	861 070	„
verbleibt ein Betriebs-Ueberschuß von	15 962 613	Thlrn.
Mit Hinzurechnung des in Kol. 262 angegebenen Vortrages aus dem Vorjahre von .	898 969	„
ergiebt sich eine Summe von	16 861 582	Thlrn.,

welche in den Kol. 263—269 als verwendet nachgewiesen ist.

261c. Mit Bezug auf die Bemerkung zu Kol. 77—87 kann die Verzinsung des Anlage-Kapitals nicht angegeben werden.

267. Die Zuschüsse zum Pensionsfonds sind bereits in den Betriebs-Ausgaben der einzelnen Linien enthalten.

Südbahn.

329. Die in den früheren Jahren vorgekommenen Schienenbrüche sind nicht notirt.

Alle 3 Linien.

339. Hier ist der Nennwerth der im Bestande gewesenen Werthpapiere angegeben, während dieselben in dem in der Statistik pro 1864 angegebenen Bestande nach dem Course reducirt waren.

348. Dies sind die an Wittwen verstorbener Beamten bei ihrer Wiederverheirathung gezahlten Abfindungen.

354. Es waren ult. 1865 im Bestande:

3procentige Werthpapiere zum Nennwerthe von	312 000	Thlrn.
5 „ „ „ „ „	294 600	„
5½ „ „ „ „ „	1 000	„
und baar	6 989	„
zusammen	614 589	Thlr.

62. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

I. **Neue Bahnlinien.** Nachdem durch die Allerhöchste Concession vom 22. August 1865 der Bau der Eisenbahn von Schwadowitz bis zur Landesgrenze bei Königshain genehmigt und durch das Gesetz vom 10. August 1865 die der Gesellschaft gewährleistete Zins-Garantie vom Tage der Betriebs-Eröffnung bis Königshain um 252 000 Fl. in Silber erhöht, auch die zu emittirenden Papiere während 5 Jahren (vom Tage der Concession an) von der Einkommensteuer befreit, wurde mit der Vergebung des Baues in Entreprise vorgegangen.

Ein Bau-Unternehmer zog sich wieder zurück, worauf mit den Herren Gebr. Klein und A. Lanna der Bau-Kontrakt am 5. März 1866 abgeschlossen wurde. Mit der Ausführung des Baues konnte aber erst ult. 1866 begonnen werden.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

77. Hierin sind 4279 Thlr. Kosten der Vorarbeiten für die Linie Schwadowitz-Königshain enthalten.

88c. In dieser Summe ist auch der Antheil von 2 100 000 Thlrn. an dem vom Staate mit 5,2 Proc. garantirten Eisenbahn-Lotterie-Anlehen der K. K. priv. Oesterreichischen Kredit-Anstalt für Handel und Gewerbe enthalten, wofür die Eisenbahn-Gesellschaft ein Papier nicht emittirte, da für diese Summe Loose der Kredit-Anstalt bestehen.

161. Die Einführung der 4. Wagenklasse erfolgte am 1. Mai 1865.

171 u. 174. Diese Summen enthalten auch das Gewicht der beförderten Equipagen und dasjenige der in Kol. 178a u. b nach Stückzahl aufgeführten Thiere.

Davon sind:

709	Z.-Ctr. Equipagen und	16 400	Z.-Ctr. Thiere	im Binnenverkehre befördert worden,
676	„ „ „	4 143	„ „	im direkten Verkehre aufgegeben und
2242	„ „ „	32 868	„ „ „ „ „	angekommen.
zus. 3627	Z.-Ctr. Equipagen und	53 411	Z.-Ctr. Thiere,	wie in Kol. 179a angegeben.

177. Es wird nur das Gewicht der beförderten Equipagen notirt. (Siehe vorstehende Erläuterung.)

241. Hierin sind auch die Beleuchtungskosten der Betriebslokale enthalten.

263—265. Die Gesellschaft hatte pro 1865 zu leisten:

a) Zinsen für die Prioritäts-Obligationen	63 350	Thlr.
b) „ und Amortisation des Lotterie-Anlehens	109 200	„
c) Amortisationsquote der Prioritäts-Obligationen	29 533	„
d) Zinsen für die Stamm-Aktien	450 000	„
zusammen	652 083	Thlr.
Zur Deckung dieser Summe wurde vorerst der Betriebs-Ueberschuß von	270 211	„
verwendet und die fehlenden	381 872	Thlr.

aus dem Titel der Staats-Zinsgarantie von der K. K. Central-Staatskasse gegen 4procentige Verzinsung entliehen.

63. Taunus-Eisenbahn.

I. Das **Bahngebiet** ist gegen die Vorjahre unverändert geblieben. Dasselbe umfaßt:

a) die Hauptbahn Frankfurt a. M.-Castel (Mainz) -Wiesbaden	5,51	Meilen
mit der Abzweigung Castel-Biebrich	0,27	„
b) die Zweigbahn Höchst-Soden	0,88	„
zusammen	6,72	Meilen.

II. **Bahn-Anlagen.** Im Jahre 1865 wurden folgende größere Bauten ausgeführt:

a) zwischen Höchst und Hattersheim ist das zweite Geleise fertig geworden;

b) bei der Station Frankfurt a. M. wurden Kohlenplätze angelegt, in Wiesbaden die Einrichtung der vorhandenen Wagenremise als Güterhalle und der Neubau einer größeren Wagenremise beendet;

c) in Höchst wurden in der Lokomotivremise 2 Dienstwohnungen eingerichtet und ein Bahnwärterhaus für 2 Familien erbaut.

III. Die **Betriebsmittel** wurden um 4 Personen- und 10 vierrädrige Güterwagen vermehrt.

IV. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

2c. Die Mitglieder des Verwaltungsraths beziehen keinen Gehalt, sondern nur bei Geschäften außerhalb ihres Wohnortes Diäten.

13. In den Tarifen wird die Bahnlänge angenommen:

von Frankfurt nach Soden auf	2,03	Meilen,
„ Höchst „ „ „	0,9	„
„ Frankfurt „ Castel	4,5	„
„ „ „ der Einmündungsstelle der Nassauischen Staatsbahn	5,01	„
„ „ „ Biebrich	5,10	„
„ „ „ Wiesbaden	5,60	„

79a. Dies sind die Kosten der Erwerbung der Höchst-Sodener Zweigbahn. Diese 81 546 Thlr. waren in dem Jahrgange 1864 der Statistik in Kol. 83 mitenthalten.

86. Die gegen das conceſſionirte Anlage-Kapital mehr verwendeten 808 861 Thlr. ſind theilweiſe aus den laufenden Betriebs-Einnahmen, theilweiſe aus dem Reſerve- und Erneuerungsfonds entnommen worden.

88c. Prioritäts-Obligationen ſind nicht ausgegeben worden, dagegen beſtehen zur Zeit (nachdem im Jahre 1862 eine zu 4½ Proc. verzinsliche Anleihe von 200 000 Fl. getilgt war) folgende Anleihen:

1) eine zu 3½ Proc. verzinsliche von 285 714 Thlrn. (500 000 Fl. Rh.)
2) „ „ 4 „ „ „ 342 857 „ (600 000 „ „)

zuſammen 628 571 Thlr. (1 100 000 Fl. Rh.)

Hiervon waren bis ult. 1865 durch Rückzahlung getilgt:

a) von der Anleihe à 285 714 Thlr. . . . 86 286 Thlr.
b) „ „ „ à 342 857 „ . . . 9 143 „

Die letztere Anleihe iſt auf Höhe von 685 714 Thlrn. (1 200 000 Fl. Rh.) feſtgeſetzt, es waren aber bis ult. 1865 nur 342 857 Thlr. begeben.

90. Die zur Erweiterung und Verbeſſerung der Bahnanlagen und zur Vermehrung der Betriebsmittel verwendeten Summen ſind bereits in Kol. 77—86 mitenthalten. (Siehe Erläuterung zu Kol. 86.) Einſchließlich der aus dem Reſerve- und Erneuerungsfonds entnommenen Beträge ſind verausgabt worden:

a) in den früheren Jahren bis Ende 1864 . . . . . 349 035 Thlr.
b) im Betriebsjahre 1865 . . . . . 48 120 „

zuſammen 397 155 Thlr.

117. Die vorhandenen Arbeitswagen ſind alte Wagen ohne Inventarwerth.

119. Ebenſo ſind die in Kol. 107 aufgeführten Transportmittel aus zweiter Hand angekauft und deshalb die Angabe ihres Koſtenbetrages ohne Werth.

123b. Dies iſt die Anzahl der auf der Hauptbahn abgelaſſenen Perſonen- und gemiſchten Züge. Auf der Höchſt-Sodener Zweigbahn wurden 3 991 Fahrten gemacht.

123c. Hier iſt nur die Anzahl der abgelaſſenen Güterzüge aufgeführt worden.

124. In den auf der Hauptbahn courſirenden Zügen waren durchſchnittlich 32,2 Wagen-Achſen und in denjenigen der Höchſt-Sodener Zweigbahn 13 Achſen vorhanden.

137a. Hierin ſind auch die Koſten der Magazinirung und der Verausgabung der Brennſtoffe enthalten.

162. Kinder unter 10 Jahren und Militairs in Uniform werden in allen Wagenklaſſen zum halben Fahrpreiſe befördert. Deshalb iſt die Anzahl der zu ermäßigten Fahrpreiſen beförderten Perſonen in den verſchiedenen Wagenklaſſen (Kol. 158—160) enthalten.

172. Hierin ſind auch andere, in dieſelbe Kathegorie gehörende Güter enthalten.

194c. Dies ſind die Einnahmen für Extrazüge.

212. Hierin ſind 7 318 Thlr. Einnahmen der Trajekt-Anſtalt zwiſchen Caſtel und Mainz enthalten.

223. Die hier aufgeführte Summe enthält auch die Koſten der Beleuchtung der Bahn.

231. In dieſer Summe ſind 3460 Thlr. Koſten für die Unterhaltung der zum Betriebe der Biebricher Zweigbahn mitverwendeten Pferde, Geſchirre ꝛc., ſowie 19 891 Thlr. Koſten der Trajekt-Anſtalt zwiſchen Caſtel und Mainz enthalten.

243. Desgl. hier die gewährten Frachtrabatte und Rückvergütungen.

264. Dies iſt die im Herzogthume Naſſau zu entrichtende „Gewerbeſteuer". Im Ganzen ſind von der Taunusbahn bis ult. 1865 . . 168 698 Thlr. derartige Steuern unter Proteſt an die Naſſauiſche Staatskaſſe gezahlt worden.

266b. Hiervon ſind 45 714 Thlr. dem Erneuerungsfonds der Hauptbahn und 4250 Thlr. jenem der Zweigbahn Höchſt-Soden überwieſen worden.

273. Außerdem beſteht noch ein „Amortiſationsfonds". Derſelbe ſchloß ult. 1865 mit einem Beſtande von 34 326 Thlrn. ab und hat den Zweck: bei dem Erlöſchen der Conceſſion einen Erſatz für etwaigen Minderwerth der Bahn bei Uebergang derſelben auf den Staat nach und nach zu ſchaffen.

274—277. Für die Höchſt-Sodener Zweigbahn iſt ein beſonderer Erneuerungsfonds vorhanden; es beziehen ſich die hier aufgeführten Summen aber auf beide Fonds. Getrennt würden dieſelben betragen:

		bei der Hauptbahn	bei der Zweigbahn	Zuſammen
Kol. 274.	Beſtand am Schluſſe des Jahres 1864 . .	149 403 Thlr.	3382 Thlr.	152 785 Thlr.
„ 275.	Einlagen pro 1865 (Kol. 266b) . . .	45 714 „	4250 „	54 462 „
	ſonſtige Einnahmen pro 1865	4 147 „	351 „	
„ 276.	Ausgabe pro 1865			
	a) für Bahnanlagen	24 425 „	957 „	25 382 „
	b) für Betriebsmittel	20 502 „	2236 „	22 738 „
„ 277.	Beſtand am Schluſſe des Jahres 1865 . .	154 337 „	4790 „	159 127 „

64. Theiß-Eiſenbahn.

I. Das **Bahngebiet**, welches gegen die Vorjahre unverändert geblieben iſt, umfaßt:

1) die Hauptbahn von Czegled über Szolnok, Debreczin und Miskolcz nach Kaſchau . . . . 49,33 Meilen,
2) die Flügelbahnen a) von dem Abzweigungspunkte bei Szolnok nach Arad . . . . . 18,93 „
b) von Püspöl-Ladany nach Großwardein . . . . . 9,05 „

zuſammen 77,31 Meilen.

II. Außer der **Beamten-Pensionskasse** (Kol. 339—358 der Tabellen) besteht noch eine Krankenkasse für die Bediensteten der Gesellschaft, welche ult. 1865 mit einem Bestande von 19 877 Thlrn. abschloß.

III. **Erläuterungen zu den Tabellen**, und zwar zu Kolonne:

77. Hierunter sind sowohl die für die Strecke Czegled-Szolnok als Kaufpreis gezahlten 941 594 Thlr., als auch 3 666 364 Thlr erstattete Bau-Auslagen an den Staat, welche derselbe für die Strecke Szolnok-Debreczin und Püspök-Ladany-Großwardein bestritten hatte, mitenthalten.

88c. Hiervon sind 10 500 000 Thlr. eine bis zum Jahre 1906 zu tilgende Prioritätsschuld und 10 500 000 Thlr. eine in 66 Jahren zu tilgende Lotterie-Anleihe.

109a. Hierin ist die Gesammt-Ladungsfähigkeit der in Kol. 107a aufgeführten Postwagen von 1 260 Zoll-Ctrn. enthalten.

115a. Desgl. hier die Anschaffungskosten derselben.

126. Zur Feuerung der Lokomotiven wurden Holz und Braunkohlen verwandt. Von letzteren sind 20 837 Z.-Ctr. verbraucht worden, welche nach ihrem Heizeffekt auf Holz reducirt in Kol. 126b. mitenthalten sind.

141 u. 147. Hierin sind auch die auf fremden Bahnen durchlaufenen Achsmeilen enthalten, und zwar 81 Achsmeilen, welche die Postwagen und 12465 Achsmeilen, welche von den Arbeitswagen zurückgelegt wurden. Dieselben sind deshalb in Kol. 153a nicht mitaufgenommen worden.

171 u. 174 Hierin ist auch das Gewicht der beförderten Thiere enthalten. Davon sind 30 228 Z.-Ctr. im Binnenverkehre befördert, 556 980 Z.-Ctr. im direkten Verkehre aufgegeben und 11 321 Z.-Ctr. im direkten Verkehre angekommen. Das Gesammt-Quantum beträgt 598 527 Z.-Ctr., wie in Kol. 179a. u. b. angegeben.

177a. u. c u. 178a. Außerdem sind mit dem Reisegepäck ꝛc. zugleich aufgegeben und mit Personenzügen befördert worden: 11 Equipagen, 15 Wagen u. Kanonen, 31 Pferde, welche Civilpersonen gehörten, und 486 Militair-Pferde.

197. Hierin sind die Einnahmen für die vorstehend aufgeführten Equipagen, Wagen, ꝛc. und Pferde enthalten.

223. Die Heizung der Wärterlokale haben die Bahnwärter gegen Entschädigung zu besorgen, letztere wird dem Gehalte zugerechnet und ist in Kol. 216 mitenthalten.

224. An Grund-, Haus- und Gebäudesteuer waren im Jahre 1865 ... 6169 Thlr. und an Prämien für die versicherten Gebäude und Betriebsmittel 18 000 Thlr. zu entrichten.

232. Dies sind die Kosten der verwendeten Materialien, die gezahlten Arbeitslöhne können nicht ausgeschieden werden und sind deshalb in Kol. 230 mitaufgenommen worden.

253. In dieser Summe sind auch 7783 Thlr. Hausmiethe enthalten.

263—269. Der Ueberschuß wurde, so weit er dazu ausreichte, zur Verzinsung des Gesammt-Anlage-Kapitals verwendet. Den fehlenden Betrag hat die Staats-Regierung in Folge der von ihr übernommenen Zins-Garantie vorschußweise geleistet.

348. Diese 486 Thlr. wurden an die, in Kol. 358 aufgeführten 9 Wittwen als einmalige Abfindung ausgezahlt.

65. Tilsit-Insterburger Eisenbahn.

I. Die **Verwaltung** dieser Eisenbahn leitet der aus 11 wirklichen und 4 stellvertretenden Mitgliedern bestehende Verwaltungsrath, dessen Domizil Tilsit ist, woselbst sich auch die Oberbeamten, das Central-Büreau, die Kontrole, die Hauptkasse und die Materialien-Verwaltung befinden.

Die Leitung des Betriebes und der Bauten ist dem Betriebs-Direktor übertragen, während der Special-Direktor die Leitung des Central-Bureau's, der Kontrole und die Geschäfte eines Ober-Güter-Verwalters und Kassen-Revisors versieht.

II. Das **Bahngebiet** besteht aus der am 16. Juni 1865 eröffneten Linie Tilsit-Szillen-Grünheide-Insterburg von . . . . . 7,16 Meilen,
für welche sich mit Rücksicht auf die Eröffnungszeit ein mittlerer Jahresdurchschnitt von . . . . 3,001 „
= 29,21 Kilometer berechnet, welcher aber den Durchschnittsberechnungen Kol. 150b—153b, 188, 200, 211, 214a, 229, 255, 258a und 261b nicht zu Grunde gelegt werden konnte, weil die Betriebs-Resultate der ganzen Bahn überhaupt nur einen Zeitraum von 6½ Monaten umfassen, eine Vergleichung mit den übrigen Vereinsbahnen, deren Betriebs-Resultate sich auf ein volles Jahr beziehen, also nicht möglich ist.

Die Verbindungsbahn von dem Bahnhofe Tilsit bis zum Memelstrome von . . . . . 0,075 Meilen befand sich ult. 1865 noch im Bau.

Mit der Königl. Preußischen Ostbahn und der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn findet direkter Verkehr statt.

III. **Erläuterungen zu den Tabellen**, und zwar zu Kolonne:

2. Hiervon sind 11 wirkliche und 4 stellvertretende Mitglieder.

76. Einschließlich eines Reserve-Bau- und Betriebs-Kapitals von 200 000 Thlrn.

77—85. Eine Vertheilung des Anlage-Kapitals auf die einzelnen Bautitel kann nicht stattfinden, weil der Bau von einem Unternehmer in General-Entreprise ausgeführt ist, die Herstellungskosten der einzelnen Bauobjekte daher nicht bekannt sind.

86. Der verhältnißmäßig hohe Betrag des verwendeten Anlage-Kapitals wird durch die mit der Ausgabe der Actien verknüpften Coursverluste motivirt.

121 — 269. Die hier aufgeführten Notizen beziehen sich auf einen Zeitraum von 6½ Monaten, sind also zu Vergleichungen mit denen der übrigen Vereinsbahnen, welche den Zeitraum eines Jahres umfassen, nicht geeignet und deshalb durch kleineren Zahlendruck dargestellt.

217. Die unbedeutenden Ausgaben werden dadurch motivirt, daß die Bahnunterhaltung innerhalb der ersten 6 Monate nach Eröffnung des Betriebes dem Bau-Unternehmer oblag und Seitens der Verwaltung nur einzelne Arbeiten ausgeführt wurden, die außerhalb der General-Entreprise lagen.

223. Es wurden nur für 3 Weichenwärter-Buden nach Bedürfniß Kohlen zum Heizen verabreicht. Die Bahnwärter erhielten theilweise eine extraordinaire Unterstützung für Beschaffung von Heizmaterial.

Zu der hier aufgeführten Summe sind aber die Kosten für Heizung, Erleuchtung und Reinigung der Stations-Gebäude, Perrons, Vorplätze und sonstigen Bahnhofs-Anlagen, sowie die Beleuchtungskosten der optischen Telegraphen, Weichen und Wegeübergänge enthalten.

265. Nach dem Statut gelangt der Reinertrag erst vom 1. Januar 1866 ab zur Vertheilung, es wurde deshalb der Ueberschuß der nächstjährigen Rechnung überwiesen.

271 u. 275. Dies sind die pro 1865 dem Reserve- resp. Erneuerungsfonds überwiesenen Beträge. Wegen der für die nächsten 5 Jahre zu machenden Rücklagen ist ein Regulativ entworfen, welches der Staats-Regierung zur Genehmigung vorgelegt worden ist.

278. Wie ad II. dieses Berichts bereits angeführt, wurde die Bahn in ihrer ganzen Ausdehnung am 16. Juni 1865 dem Betriebe übergeben.

66a. Thüringische Eisenbahn.

I. Das **Bahngebiet** der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft umfaßt wie in den Vorjahren

1) die Hauptbahn Halle-Erfurt-Eisenach-Gerstungen von	25,₁₈	Meilen,
2) die Zweigbahnen a) Corbetha-Leipzig	4,₁₀	„
b) Weißenfels-Gera	7,₀₂	„
zusammen	37,₃₀	Meilen.

II. **Betrieb fremder Bahnen.** Die Direktion der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft hat auf Grund eines mit dem Verwaltungsrathe der Werrabahn-Gesellschaft abgeschlossenen, bis Ende des Jahres 1870 laufenden Vertrages auch den Betrieb der Werrabahn zu leiten.

Ferner besorgt die Thüringische Bahn den Betrieb der für Rechnung der Königl. Preußischen Regierung erbauten Zweigbahn von Erfurt nach dem Steinsalzbergwerk bei Ilversgehofen.

III. **Bahn-Anlagen.**

1) **Geleise.** Dieselben sind durch den Ausbau des 2. Geleises von Eisenach bis Herleshausen um 3396,₅ Ruthen = 1,₆₉₀ Meilen und durch Geleiserweiterungen auf den Stationen um 259,₅ Ruthen = 0,₁₃₀ Meilen, zusammen um 3656,₀ Ruthen = 1,₈₂₀ Meilen vermehrt worden.

Die Hauptbahn ist nunmehr von Corbetha (dem Knotenpunkte der Abzweigungen nach Halle und Leipzig) bis Gerstungen auf 22¼ Meilen Länge ununterbrochen mit Doppelgeleis versehen.

2) An **Stationsbauten** wurden zur weiteren Vervollständigung und Verbesserung der Bahn-Anlagen ausgeführt: je ein Eiskeller für die Stationen Kösen und Weimar, die Vergrößerung des Dampfmaschinenhauses und Magazingebäudes auf Station Sulza, ein Steuerabfertigungs-Gebäude in Erfurt, ein Aufenthaltslokal für das Maschinenpersonal daselbst, je ein Güterschuppen auf den Stationen Dietendorf und Gotha, eine Ladebühne auf Station Gerstungen und ein Gepäck- und Eilgutperron am Hauptgebäude der Station Leipzig. Die Wärter-Wohnhäuser auf der Strecke sind um 2 vermehrt worden.

IV. **Betriebsmittel.** Im Jahre 1865 sind 7 neue Lokomotiven, an Stelle einer gleichen Anzahl ausrangirter, in Betrieb gesetzt worden. Die Zahl der Wagen wurde durch den in der eigenen Werkstätte bewirkten Neubau um 10 offene und 50 bedeckte vierrädrige Güterwagen vermehrt. Ferner hat die Bahn an den Kosten für 6 Stück Gepäckwagen, welche vom Rheinisch-Thüringischen Verbande für den gemeinschaftlichen Verkehr desselben beschafft worden sind, Theil genommen.

V. **Neue Bahnlinien.** Die Thüringische Eisenbahn-Gesellschaft hat nach Verhandlungen mit den betheiligten Staats-Regierungen die Concession zum Bau und Betrieb von Zweigbahnen

a) von Dietendorf nach Arnstadt und
b) von Gotha über Langensalza und Mühlhausen nach Leinefelde

erhalten. Der Bau der ad 1 genannten Zweigbahn wurde, nachdem der Grund und Boden größtentheils erworben war, im Jahre 1866 in Angriff genommen.

VI. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

4. Die 3 Kommissare der bei dem Unternehmen betheiligten Staats-Regierungen von Preußen, Sachsen-Weimar und Sachsen-Coburg-Gotha sind sowohl Mitglieder der Direktion, als auch des Verwaltungsraths und deshalb in der Mitgliederzahl des Letzteren nochmals mitaufgeführt.

90. Außer den aus der Betriebskasse zur Vervollständigung der Bahn-Anlagen verwendeten Summen sind bis ult. 1865 noch 339 259 Thlr. zur Vermehrung der Transportmittel aus dem Reservefonds verausgabt worden.

96 u. 100. Außer den hier aufgeführten Wagen besitzt die Gesellschaft noch einen Eigenthums-Antheil an 6 Personen- und 6 Gepäckwagen des Rheinisch-Thüringischen und an 11 Gepäckwagen des Mitteldeutschen Verbandes.

169. Die Postverwaltung zahlt für die Beförderung nicht postzwangspflichtiger Güter eine Aversionalsumme, welche von 5 zu 5 Jahren auf Grund neuer Gewichtsermittelungen festgestellt wird. Demgemäß ist das Transportquantum wie in den Vorjahren angenommen worden.

217. Von dieser Summe wurden dem Erneuerungsfonds für Erneuerungen der Oberbaumaterialien 135 700 Thlr. überwiesen.

237. Hierin sind 71 751 Thlr. Kosten der An- und Abfuhr der Güter enthalten.

239. Von diesen Summen sind 104 300 Thlr. dem Erneuerungsfonds überwiesen worden, und zwar
46 000 Thlr. für Erneuerungen an den Lokomotiven,
14 600 „ „ „ „ „ Personenwagen und
43 700 „ „ „ „ „ Güterwagen.

241. Diese Summe enthält auch die Kosten der Beleuchtung der Betriebslokale.

253. Hierin sind 5850 Thlr. Zuschuß zum Pensionsfonds, 150 Thlr. Zuschuß zum Waisenfonds und 3 220 Thlr. Beiträge zu den allgemeinen Kosten der Eisenbahn-Verbände, welchen die Thüringische Bahn angehört, mitenthalten.

263a. Desgl. hier die Kosten der Einlösung der Zinscoupons, sowie der Konvertirung der Anleihen.

264. Die hier eingetragene Steuersumme von 73 125 Thlrn. bezieht sich auf das Jahr 1864, während die Steuersumme pro 1865, weil sie erst nach Abschluß der Betriebsrechnung bezahlt wurde, in der Rechnung pro 1866 erscheint.

66b. Werra-Eisenbahn.

I. **Organisation der Verwaltung.** Die Werra-Eisenbahn-Gesellschaft hat ihr Domizil in Meiningen und wird durch einen aus 12 Mitgliedern bestehenden Verwaltungsrath vertreten. Den Betrieb der Bahn hat jedoch die Direktion der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft in Folge eines zunächst bis zum Schlusse des Jahres 1870 laufenden Vertrages zu leiten.

II. Das **Bahngebiet** ist gegen die Vorjahre unverändert geblieben. Es umfaßt die Hauptbahn von Eisenach über Meiningen bis Coburg . . . . . 17,₁₈ Meilen,
und die Zweigbahn von Coburg nach Sonneberg . . . . . 2,₆₄ „
zusammen 19,₉₂ Meilen.

Außerdem hat die Werra-Eisenbahn-Gesellschaft die auf Rechnung der Königl. Bayerischen Regierung gebaute Strecke Coburg-Lichtenfels von . . . . . 2,₇₂ „
pachtweise übernommen, mithin im Betriebe . . . . . 22,₆₄ Meilen.

III. **Bahn-Anlagen.** Das bereits im Jahre 1864 in Angriff genommene Materialien-Magazin für die Reparatur-Werkstatt in Meiningen wurde vollendet und seiner Bestimmung überwiesen, auch wurde die Erbauung eines Lackirerschuppens mit Sattlerwerkstatt und einem Raume zur Aufstellung einer großen Waage zum Wiegen von Lokomotivrädern ꝛc. in Angriff genommen. In Eisenach wurde ein kleines Materialien-Magazin und in Immelborn eine Vieh- und Wagenrampe gebaut.

In Meiningen, Wernshausen und Themar wurden die Bahnhofsgeleise erweitert.

IV. Die **Betriebsmittel** wurden im Jahre 1865 um 4 Lokomotiven vermehrt.

V. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

89. Diese Zins-Garantie ist aber auf 10 Jahre (von 1859 ab) beschränkt.

129b. Das bei den Leerfahrten verbrauchte Feuerungsmaterial kann hier nicht ausgeschieden werden, weil darüber getrennte Notizen nicht gesammelt werden.

166b. Im Lokalverkehr wird Freigepäck nicht gewährt; das hier angegebene Quantum bezieht sich lediglich auf den Verkehr mit fremden Bahnen.

177a. Außerdem sind noch 101 St. Equipagen und Fahrzeuge als Eil- resp. Frachtgut befördert worden. Das Gewicht derselben ist in den Kol. 168 u. 171 mitenthalten.

237. Hierin sind auch die Kosten für Güter- An- und Abfuhr enthalten.

239. Ebenso enthält diese Summe ca. 8 000 Thlr., welche für verkaufte alte Materialien zurückgewonnen wurden, dem betreffenden Conto aber erst für das Jahr 1866 gutgeschrieben werden können.

241. In dieser Summe sind auch die Kosten der Beleuchtung der Betriebslokale enthalten.

263—268. Der Betriebs-Ueberschuß reichte zur Verzinsung des von den betheiligten Staats-Regierungen mit 4 Proc. garantirten Anlage-Kapitals von 8 000 000 Thlrn. nicht aus, vielmehr mußten dieselben noch 113 900 Thlr. zuschießen, so daß in Kol. 263—268 der Tabellen 230 567 + 243 + 113 900 = 344 710 Thlr. als verwendet nachgewiesen sind.

67a. Warschau-Wiener Eisenbahn.

I. **Verwaltung.** Die Warschau-Wiener Eisenbahn, welche Eigenthum des Staats ist, ging durch Cessions-Vertrag vom 13. Oktober 1857 für die Dauer von 75 Jahren an die Warschau-Wiener Eisenbahn-Actien-Gesellschaft zur Ausnutzung in Pacht über. Die Gesellschaft zahlt für die auf 4 000 000 Rubel Silber geschätzte Kapitals-Einlage des Gouvernements eine Rente, welche für die ersten 5 Jahre der Concession 200 000 Rubel Silber oder 5 Proc., für die zweiten 5 Jahre 225 000 Rubel Silber oder 5⅝ Proc. und von da ab bis zum Ablauf der Concession 250 000 Rubel Silber oder 6¼ Proc. beträgt.

Die Warschau-Wiener Eisenbahn wird mit der Warschau-Bromberger Eisenbahn gemeinschaftlich durch die „Direktion der Warschau-Wiener und Warschau-Bromberger Eisenbahn zu Warschau" verwaltet.

II. Das **Bahngebiet** der Warschau-Wiener Eisenbahn umfaßt:
1) die Hauptbahn von Warschau über Sliernewice, Rokicin, Petrikau und Radomsk bis zur Preuß. Grenze bei Sosnowice (unweit Kattowitz) . . . . . 41,₆ Meilen,
2) die Zweigbahnen Sliernewice-Lowicz . . . . . 2,₈ „
und Zabkowitz-Granica . . . . . 2,₀ „
zusammen 46,₄ Meilen.

III. **Münzwährung.** Die in den vorliegenden statistischen Notizen enthaltenen Geldbeträge sind — abweichend von der für die Statistik eingeführten Thalerwährung — überall in „Rubel Silber" angegeben. Dieselben konnten auf Thaler nicht reducirt werden, weil der Cours der Rubel der Preußischen Valuta gegenüber sehr schwankend war, im Allgemeinen auch die Differenz zwischen 1 Rubel Silber und 1 Thaler Preußisch nicht erheblich ist.

IV. **Vertheilung der gemeinschaftlichen Ausgaben.** Die Kosten der Direktion, der Centralleitung ꝛc. werden nach Verhältniß der Länge der Bahnen mit 71 Proc. von der Warschau-Wiener und mit 29 Proc. von der Warschau-Bromberger Eisenbahn getragen.

V. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

76. Diese Summe enthält auch die ad I. dieses Berichts erwähnten 4 000 000 Rubel Silber, welche die Einlage des Gouvernements repräsentiren.

96b. Außerdem sind noch 6 Salonwagen, welche 80 Sitzplätze I. Klasse enthalten, vorhanden.

113—118. Dies ist der Werth der bei der Uebernahme der Bahn vorgefundenen Betriebsmittel einschließlich der Neubeschaffungen.

178. Hierunter befinden sich 564 Militairpferde, für welche 778 Rbl. Silber eingenommen sind.

194e. In dieser Summe sind auch die für Militair-Extrazüge vereinnahmten 3768 Rbl. S. enthalten.

197. Desgl. hier 3900 Rbl. S. für Militaireffekten und 84 Rbl. S. Ladegebühren.

223. Hierin sind auch die Beleuchtungskosten der Wärterlokale und die Kosten der Heizung und Reinigung der Betriebslokale mitaufgenommen.

263a. Desgl. hierunter die an den Staat gezahlte Rente von 225 000 Rbl. S. (Siehe ad I. dieses Berichts.)

263b. Diese Summe ist zur Amortisation der Stamm-Actien verwendet.

265. Für das Jahr 1865 sind an Dividende 5 Rubel Silber pro Actie vertheilt worden. Nach dem Emissions-Cours von 60 Rubel S. pro Actie repräsentiren dieselben 8⅓ Proc.

270, 272b u. 275. Dem Reservefonds waren in früheren Jahren Beträge für den Erlös abgängiger Betriebs-Materialien gutgeschrieben worden. Diese Beträge wurden unter Zurhülfenahme von Erträgnissen aus dem Verkauf solcher Materialien pro 1865 und einem Zuschuß aus dem Betriebe zur Formirung eines Erneuerungsfonds verwendet und aus diesem die ausgewechselten Schienen nebst Kleineisenzeug, die Schwellen, der Kies, sowie die Achsen und Räder bezahlt.

67b. Warschau-Bromberger Eisenbahn.

I. **Verwaltung und Bahngebiet.** Die Warschau-Bromberger Eisenbahn, gegründet durch die Additional-Acte zu dem unterm 13. Oktober 1857 genehmigten Statut der Warschau-Bromberger Eisenbahn-Gesellschaft, umfaßt die Linie von Lowicz, wo sie sich an die Warschau-Wiener Eisenbahn anschließt, bis zur Preußischen Grenze bei Otloczyn, woselbst ein Anschluß an die Preuß. Ostbahn stattfindet, von . . . 18,7 Meilen.

Dieselbe wird mit der Warschau-Wiener Eisenbahn gemeinschaftlich durch die „Direktion der Warschau-Wiener und Warschau-Bromberger Eisenbahn" verwaltet.

Zu den Kosten der Direktion, der Centralleitung ꝛc. trägt die Warschau-Bromberger Eisenbahn nach dem Verhältniß ihrer Länge 29 Proc. bei.

II. **Münzwährung.** Die in den vorliegenden statistischen Notizen enthaltenen Geldbeträge sind — abweichend von der für die Statistik eingeführten Thalerwährung — überall in „Rubel Silber" angegeben. Dieselben konnten auf Thaler nicht reducirt werden, weil der Cours der Rubel der Preußischen Valuta gegenüber sehr schwankend war, im Allgemeinen auch die Differenz zwischen 1 Rubel Silber und 1 Thaler Preußisch nicht erheblich ist.

III. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

86. Die gegen das concessionirte Anlage-Capital mehr verwendeten 63 250 Rbl. S. sind durch die auf verspätete Einzahlungen auf die Actien zu entrichtenden 6 Proc. Verzugszinsen gedeckt worden.

113—120. Die Betriebsmittel sind von einem General-Unternehmer für die Summe von 274 560 Rbl. S. angeschafft worden; wie viel hiervon auf die Lokomotiven und Wagen kommen, kann nicht angegeben werden.

194e. Hierin sind auch die Einnahmen für die beförderten Extrazüge enthalten.

223. In dieser Summe sind auch die Beleuchtungskosten der Wärterlokale und die Kosten der Heizung und Reinigung der Betriebslokale mitaufgenommen.

263b u. 265. Der Ueberschuß reichte nur zur Zahlung von 3,54 Proc. Zinsen aus, weshalb das Gouvernement den an 4½ Proc. fehlenden Betrag, nämlich 0,96 Proc. = 26 588 Rubel S. und außerdem ½ Proc. = 29 360 Rubel S. zur Amortisation der Actien in Folge der von ihm übernommenen Zins-Garantie zuschießen mußte.

289. Einschließlich des Staatszuschusses haben die Zinsen 4½ Proc. betragen.

Abschnitt E. Die außergewöhnlichen Ereignisse wurden nicht so speziell notirt.

Digitized by Google

HOPKINS RAILWAY LIBRARY v.14-16 1297
0943 Verein deutscher eisenbahn-verwaltungen
Statistische nachrichten von den
eisenbahnen des Vereins... 1863-1865.
DATE NAME DATE
For
USE IN LIBRARY
ONLY
DO NOT REMOVE
FROM LIBRARY
HOPKINS RAILWAY LIBRARY